



सत्यमेव जयते

भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 53]

नई दिल्ली, मंगलवार, फरवरी 19, 2013/माघ 30, 1934

No. 53]

NEW DELHI, TUESDAY, FEBRUARY 19, 2013/MAGHA 30, 1934

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 12 फरवरी, 2013

सं. टीएएमपी/61/2012-वीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, महापत्तनों में अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने के दिशानिर्देशों, जिन्हें अधिसूचना सं. टीएएमपी/52/2007-विविध दिनांक 26 फरवरी, 2008 द्वारा अधिसूचित किया गया था, के अनुसरण में विशाखापत्तनम पत्तन न्यास के बाहरी हारबर में कंटेनर टर्मिनल के प्रस्तावित विस्तार पर कंटेनरों के प्रहसतन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु विशाखापत्तनम पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएएमपी/61/2012-वीपीटी

विशाखापत्तनम पत्तन न्यास

.....

आवेदक

कोरम:

- (i) श्रीमती रानी जाधव, अध्यक्ष
- (ii) श्री टी. एस. बालसुब्रह्मण्यम, सदस्य (वित्त)

आदेश

(जनवरी, 2013 के 11वें दिन पारित)

यह मामला विशाखापत्तनम पत्तन के बाहरी हारबर में डीबीएफओटी आधार पर प्रस्तावित कंटेनर टर्मिनल में कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2. वीपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव दिनांक 11 अक्टूबर 2012 में कही गई मुख्य बातों को नीचे सारबद्ध किया गया है:—

- (i). पिछले पांच वर्षों के दौरान वीपीटी में प्रहस्तित टनभार के अनुसार कंटेनर यातायात में 38.88 प्रतिशत की दर से वार्षिक वृद्धि दर्ज करते हुए 2007-08 में 1.13 एमटीपीए से बढ़कर 2011-12 में 4.22 एमटीपीए हुआ है।
- (ii). लगाए गए अनुमानों के आधार पर, विशाखापत्तनम पत्तन में कंटेनर यातायात, 'अति संभावित परिदृश्य' के तहत, बढ़कर 2015-16 में 0.62 मिलियन टीईयू, 2021-22 में 1.00 मिलियन टीईयू और 2025-26 के अंत तक 1.40 मिलियन टीईयू होने की संभावना है।
- (iii). कंटेनर यातायात में पूर्वानुमानित वृद्धि को प्राप्त करने के लिए, पत्तन ने मौजूदा टर्मिनल की पूर्वी साइड पर, पूर्वी ब्रेकवॉटर्स तक विस्तार देते हुए, नए टर्मिनल का निर्माण करने का प्रस्ताव रखा है।

(iv). प्रत्यक्ष विशेषताएं निम्नलिखित हैं:—

लम्बाई	395 मी.
चौड़ाई	34 मी.
गहराई	15.50 मी.
क्षमता	12,000 + टीईयू
डीडब्ल्यूटी	1,50,000
डिस्प्लेस्मेंट टनभार (डीटी)	1,85,000
आखिरकार डुबाव गहराई	(-) 19.0 मी.

(v). प्रस्तावित अभियांत्रिक कार्य:

विवरण	टीएएमपी के अनुसार	टीईएफआर के अनुसार
जलयान से लट क्रेन	4	3 *
रबड टायर वाली गैन्ट्री क्रेन	9 (3 प्रति जलयान क्रेन)	9
ट्रैक्टर/ट्रेलर	18 (3 प्रति जलयान क्रेन)	24
रीच स्टेकर	--	5
टॉप लिफ्ट ट्रक	--	1
बिजली आपूर्ति, रोशनीकरण और अग्निशमन		

* यार्ड क्षमता में सीमा को मद्देनजर रखते हुए।

(vi). सर्वोत्तम क्षमता:

(क). सर्वोत्तम घाट क्षमता:

सर्वोत्तम घाट क्षमता निम्नलिखित मूल्यों को अंगीकृत करते हुए 597,870 टीईयू प्रति वर्ष मूल्यांकित किया गया है:-

क्र.सं.	पैरामीटर	वीपीटी द्वारा सुविचारित मूल्य
क.	एक वर्ष में कार्य के लिए तैनात की गई गैन्ट्री क्रेनों की संख्या	3
ख.	एक वर्ष में गैन्ट्री क्रेनों के कार्य घंटों की संख्या	24 x 365
ग.	प्रति गैन्ट्री क्रेन के फेरों की औसत संख्या (फेरे/घंटा)	25
घ.	टीईयू अनुपात	1.3
ड.	सर्वोत्तम क्षमता अनुपात	70%
	सर्वोत्तम घाट क्षमता (3 x 24 x 365 x 25 x 1.3 x 70%)	597,870 टीईयू

(ख). सर्वोत्तम यार्ड क्षमता:

सर्वोत्तम यार्ड क्षमता निम्नलिखित मूल्यों को अंगीकृत करते हुए 330,185 टीईयू प्रति वर्ष मूल्यांकित किया गया है:-

क्र.सं.	पैरामीटर	वीपीटी द्वारा सुविचारित मूल्य
क.	कुल भूमि स्लॉट टीईयू में (मानकों के अनुसार 720 टीईयू प्रति हैक्टेयर)	1440
ख.	औसत स्टेक ऊँचाई	3.5
ग.	अवधि दिनों की संख्या में	365
घ.	उच्च कारक	1.3
ड.	औसत विराम समय	4 दिन-निर्यात 2 दिन-आयात
	सर्वोत्तम यार्ड क्षमता (0.7 x 1440 x 3.5 x 365 / 1.3 x 3)	330,185 टीईयू

(ग). तदनुसार, कंटेनर टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता घाट तथा यार्ड क्षमताओं के कम होने की वजह से 330,185 टीईयू प्रतिवर्ष मूल्यांकित किया गया है।

(vii). परियोजना की पूंजी लागत:

कंटेनर टर्मिनल के विस्तार के लिए ₹ 633.11 करोड़ की पूंजी लागत का अनुमान लगाया है। पूंजी लागत का ब्रेकअप नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

(₹ लाखों में)

क्र. सं.	कार्य की मद	आधार लागत	3% आमस्मिक ताएं	7% पीएस प्रभार	2.8% डब्ल्यू सीटी	कुल
	प्रहस्तन गतिविधि					
क	सिविल निर्माण लागत					
1	रॉक बन्द निर्माण तथा भरत	8153.94	244.62	587.90	251.62	9238.08
2	कंटेनर तथा भंडारण यार्डों, सड़कों और अन्य परिचालन क्षेत्रों के लिए पेवमेंट	2243.68	67.31	161.77	69.24	2542.00
3	स्टोरम वॉटर ड्रेनेज सिस्टम	145.42	4.36	10.48	4.49	164.75
4	भवन, सुरक्षा दीवार तथा गेट	608.92	18.27	43.90	18.79	689.88
5	पानी के टैंकों सहित पानी आपूर्ति	30.00	0.90	2.16	0.93	33.99
	उप जोड़ (1 से 5)	11181.96	335.46	806.21	345.07	12668.70

क्र. सं.	कार्य की मद	आधार लागत	3% आमस्मिक ताएं	7% पीएस प्रमार	2.8% डब्ल्यू सीटी	कुल
ख	प्रहस्तन उपस्कर					
1	3 सं. जलयान से तट क्रेन	15000.00	450.00	1081.50	462.88	16994.38
2	9 सं. खड़ टायर वाली गैन्ट्री	9000.00	270.00	648.90	277.73	10196.63
3	24 सं. ट्रैक्टर-ट्रेलर इकाईयां	1200.00	36.00	86.52	37.03	1359.55
4	5 सं. रीच स्टेकर	1500.00	45.00	108.15	46.29	1699.44
5	1 सं. टॉप लिफ्ट ट्रक	200.00	6.00	14.42	6.17	226.59
6	बिजली आपूर्ति और रोशनीकरण	1114.00	33.42	80.32	34.38	1262.12
7	अग्निशमन प्रणाली	200.00	6.00	14.42	6.17	226.59
	उप जोड़ (1 से 7)	28214.00	846.42	2034.23	870.65	31965.30
ग	आईटी प्रणाली लागत (सिविल निर्माण तथा उपस्कर की कुल राशि का 2 प्रतिशत)	787.92	23.64	56.81	24.31	892.68
घ	अन्य लागतें वित्तपोषण लागत तथा आईडीसी सहित (सिविल निर्माण तथा उपस्कर का 10 प्रतिशत)	3939.60	118.19	284.04	121.57	4463.40
	कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि के लिए कुल लागत (क+ख+ग+घ)	44123.48	1323.71	3181.29	1361.60	49990.08
ड	बर्थिंग गतिविधि					
1	बर्थ निर्माण (395मी. x 34मी.)	10723.12	321.69	773.14	330.90	12148.85
2	200 टन क्षमता मूरिंग डॉल्फिन का निर्माण	476.26	14.29	34.34	14.70	539.59
3	निकर्षण लागत	558.68	16.76	40.28	17.24	632.96
	बर्थिंग गतिविधि की कुल लागत	11758.06	352.74	847.76	362.84	13321.40
च	कुल पूंजी लागत (क+ख+ग+घ)					63311.48

(दिशानिर्देशों के अनुसार, 100 मीटर लम्बाई के लिए 1 घाट क्रेन तैनात की जानी अपेक्षित है। वर्तमान प्रस्ताव में, सीमित यार्ड क्षेत्र तथा भूमि स्लॉटों की संख्या पर विचार करते हुए, 3 घाट क्रेनों का प्रस्ताव किया गया है।)

(viii). परिचालन लागत:

परिचालन लागत दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार रु० 13743.11 लाख मूल्यांकित किया गया है।

(रु० लाखों में)

क्र. सं.	विवरण	राशि
क.	प्रहस्तन गतिविधि	
1	बिजली (8 केडब्ल्यूएच/टीईयू x 330185 टीईयू x रु० 6.485 / केडब्ल्यूएच)	171.30
2	ईंधन (4 लिटर x 330185 x रु० 50.39) (संशोधित ईंधन दरों के अनुसार)	665.52
3	मरम्मत और अनुरक्षण लागत	
	क) सिविल (सभी सिविल परिसंपत्तियों का 1%) अर्थात् रु० 12668.70 लाख x 1%	126.69
	ख) अभियांत्रिक, विद्युत तथा आईटी प्रणालियां (अभियांत्रिक का 2%, विद्युत - 31965.30 और आईटी प्रणालियां - 892.68) अर्थात् रु० 32857.98 लाख x 2%	657.16
4	बीमा सकल अचल परिसंपत्तियों का 1% अर्थात् रु० 49990.08 लाख x 1%	499.90

क्र. सं.	विवरण	राशि
5	मूल्यहास	
	क) सिविल (सभी सिविल परिसंपत्तियों का 3.34%) अर्थात् ₹0 12668.70 लाख x 3.34%	423.13
	ख) अभियांत्रिक, विद्युत और आईटी प्रणालियाँ (अभियांत्रिक, विद्युत और आईटी प्रणालियों का 10.34% (अर्थात् ₹0 32857.98 लाख x 10.34%)	3397.52
6	लाइसेंस शुल्क (जैसा पत्तन द्वारा दिया गया)	251.48
7	अन्य व्यय (सकल अचल परिसंपत्तियों का 15 प्रतिशत अर्थात् ₹0 49990.08 लाख x 15%)	7498.51
	प्रहस्तन गतिविधि के लिए कुल परिचालन तथा अनुरक्षण लागत	13691.21
ख.	बर्थ किराया गतिविधि	
1	मरम्मत और अनुरक्षण लागत (सभी बर्थ लागत का 1%) अर्थात् ₹0 13321.40 लाख x 1%	133.21
2	बीमा (सकल अचल परिसंपत्तियों का 1% अर्थात् ₹0 13321.40 लाख x 1%)	133.21
3	मूल्यहास (बर्थ लागत का 3.34%) अर्थात् ₹0 13321.40 लाख x 3.34%	444.93
	बर्थ किराया गतिविधि के लिए कुल परिचालन लागत	711.35
ग.	कुल परिचालन लागत (क) + (ख)	14402.56

(ix). नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ परियोजना की अनुमानित पूंजी लागत पर 16 प्रतिशत की दर से सुविचारित किया गया है।

(x). वार्षिक राजस्व अपेक्षा
प्रहस्तन गतिविधि और बर्थ किराया गतिविधि के लिए वार्षिक राजस्व अपेक्षा निम्नवत् अनुमानित की गई है:-

(₹0 लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	प्रहस्तन गतिविधि	बर्थ किराया गतिविधि
1.	कुल वार्षिक परिचालन लागत	13691.21	711.35
2.	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	7998.41	2131.42
	वार्षिक राजस्व अपेक्षा	21689.62	2842.77

(xi). कंटेनर प्रहस्तन सेवाओं से अनुमानित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) को दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों का अनुसरण करते हुए निम्नलिखित मुख्य प्रशुल्क मदों में प्रभाजित किया गया है:-

(₹0 लाखों में)

प्रशुल्क समूह	आबंटित राजस्व का %	वार्षिक राजस्व अपेक्षा (रुपया)
कंटेनर प्रहस्तन प्रभार	90%	19520.66
भूमि किराया प्रभार	7%	1518.27
विविध प्रभार	3%	650.69
कुल	100%	21689.62

(xii). वर्ष 2011-12 के दौरान वीपीटी में कंटेनर मिश्रण को लेखा में लेते हुए, वीपीटी विभिन्न प्रकार के कंटेनरों के लिए किए गए विभिन्न परिचालनों के लिए प्रहस्तन प्रभारों पर पहुंचा है।

(xiii). आयात तथा निर्यात कंटेनरों के अनुपात और आयात तथा निर्यात कार्गो के विराम समय और भंडारण प्रभार आकर्षित करने वाले कंटेनरों को लेखा में लेते हुए, वीपीटी ने विभिन्न प्रकार के कंटेनरों के लिए भंडारण प्रभारों का प्रस्ताव किया है।

(xiv). पत्तन द्वारा प्रस्तावित बर्थ किराया प्रभार विदेशी पोत के लिए रु0 1.895 प्रति जीआरटी प्रति घंटा और तटीय पोत के लिए रु0 1.137 प्रति जीआरटी प्रति घंटा है।

(xv). विविध प्रभार ट्रिप-पूर्व जांच, प्रशीतन चालन जांच, कंटेनरों का स्थानांतरण तथा सफाई, दस्तावेजों का रद्दीकरण, सीमाशुल्क जांच आदि जैसी सेवाएं प्रदान करने के लिए है।

(xvi). वीपीटी ने दरों पर शासित निबंधन तथा शर्तों के साथ टर्मिनल में ऑफर किए जाने की संभावना वाली विभिन्न सेवाओं के लिए प्रस्तावित दरमान प्रस्तुत किया है।

3. निर्धारित परामर्श प्रक्रिया के अनुसार, प्रस्ताव दिनांक 11 अक्टूबर 2012 उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों/आरएफक्यू आवेदन (वीपीटी द्वारा अग्रेषित) को परिचालित किया गया था। हमें केवल विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्रा.लि. (वीसीटीपीएल) से ही टिप्पणियां प्राप्त हुई थीं जिन्हें वीपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अग्रेषित किया गया था। वीपीटी ने वीसीटीपीएल के टिप्पणियों पर प्रत्युत्तर दिया था।

4. प्रस्ताव की प्राथमिक जांच के आधार पर, वीपीटी से हमारे पत्र दिनांक 29 अक्टूबर 2012 द्वारा अनुरोध किया गया था कि कुछ बिन्दुओं पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजें। वीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 14 नवम्बर 2012 के कवर के अंतर्गत अपना प्रत्युत्तर दिया था। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और वीपीटी द्वारा प्रेषित किए गए तदनुसूची जवाबों का सार नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	वीपीटी द्वारा प्रेषित जवाब
1.	सामान्य:	
(i).	यह प्रस्ताव 395 मीटर घाट के प्रस्तावित विकास के आधार पर कंटेनर टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क सीमा निर्धारित किए जाने से संबंधित है। वीपीटी में मानक कंटेनर टर्मिनल के लिए विशिष्टता के रूप में 395 मीटर की घाट लम्बाई पर विचार करने के पीछे का आधार स्पष्ट करें।	वर्तमान में, पत्तन में आने वाले प्रत्यक्ष नौचालन कंटेनर पोत और इन पोतों के प्रिडोमिनेन्ट पनामा श्रेणी के हैं। कंटेनर शिपिंग में अद्यतन रुझान यह है कि नए पनामा पोत मेन लाइन सेवा के लिए निकट भविष्य में सबसे पसंदीदा आकार हो जाएंगे क्योंकि तीना पनामा लॉक 2013 में शुरू होना है। यह लॉक 366 मीटर तक के आयामों को सीमित करने के साथ पोतों को व्यवस्थित कर सकता है। इन पोतों की क्षमता 12000 टीईयू है। कंटेनर यातायात वृद्धि की संभावना पर विचार करते हुए और भविष्य की आवश्यकताओं को मद्देनजर रखते हुए सुविधा की योग्यता बनाए रखने के लिए, नई पनामा श्रेणी पोतों के लिए बर्थ सुविधा की योजना बनाने के लिए है। तदनुसार, 12000 टीईयू क्षमता के साथ 366 मीटर तक के पोतों को व्यवस्थित करने के लिए 395 मीटर बर्थ लम्बाई पर विचार किया गया है। दो लेन नेविगेशन के लिए पहुंच चैनल को चौड़ा करने की भविष्य पत्तन विकास आवश्यकताओं पर विचार करते हुए और बाह्य हारबर में और अधिक बर्थ शामिल करते हुए, अधिकतम बर्थ लम्बाई जो इसी एलाइनमेंट में विकसित की जा सकती है, 395 मीटर पर पहुंच गई है।
(ii).	यह पुष्टि की जाए कि क्या मूल विशेषताएं 395 मीटर घाट के विकास की परियोजना के लिए लागू रियायतोंकी शर्तें वीपीटी में भविष्य कंटेनर प्रहस्तन परियोजनाओं के समान होंगी।	टर्मिनल के बेसिक फीचर पोतों के विकास पैटर्न, मेन लाइन/फीडर के रूप में यातायात की प्रकृति आदि, स्थान तथा क्षेत्र के वातावरण पर निर्भर करते हैं।
(iii).	पत्तन द्वारा प्रेषित पूंजी लागत अनुमानन से, यह देखा गया है कि वीपीटी ने 200 टन क्षमता के मूरिंग डॉल्फिन के निर्माण की परिकल्पना की है। यह पुष्टि की जाए कि क्या 395 मीटर घाट लम्बाई की परियोजना के लिए परिकल्पित 200 टन क्षमता मूरिंग डॉल्फिन का निर्माण भविष्य कंटेनर प्रहस्तन परियोजनाओं के लिए भी एक फीचर होगा,	यह जरूरी नहीं है कि सभी भविष्य टर्मिनलों के लिए 200 टन मूरिंग डॉल्फिन रखा जाए क्योंकि यह उस क्षेत्र की विशेषता और वातावरण पर निर्भर करता है जहां भविष्य टर्मिनल आएंगे। इस संदर्भ में, यह स्पष्ट किया जाता है कि भविष्य टर्मिनल 13वीं योजना अर्थात् 5 वर्षों के बाद, के दूसरे भाग में ही आने की संभावना है।

	क्योंकि इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित की जाने वाली प्रशुल्क सीमा अगले पांच वर्षों के दौरान वीपीटी में कंटेनर प्रहस्तन परिचालन के लिए बोली लगाई जाने वाली सभी परियोजनाओं पर लागू होगी।																									
2.	सर्वोत्तम क्षमता:																									
(i).	घाट क्षमता:																									
	(क). इस आधार पर कि यार्ड क्षमता स्थिर है, वीपीटी ने 3 जलयान से तट क्रेनों की तैनाती पर विचार करते हुए टर्मिनल की घाट क्षमता परिकल्पित की है। इस संबंध में, यह देखा गया है कि 3 क्रेनों की तैनाती के साथ भी, टर्मिनल की घाट क्षमता तथा यार्ड क्षमता के बीच भारी अन्तर देखा गया है। घाट क्षमता यार्ड क्षमता से लगभग 81 प्रतिशत ज्यादा देखी गई है। इस परिदृश्य में, वीपीटी से अनुरोध है कि बर्थ विशेषता की समीक्षा करे और अपफ्रंट दिशानिर्देशों में घाट क्रेनों की संख्या के लिए निर्धारित प्रतिमानकों का अनुसरण करते हुए घाट क्रेनों की आवश्यकता निर्धारित करे, यदि यार्ड क्षमता भिन्न हो।	टीएमपी द्वारा दिया गया प्रतिमानक 100 मीटर के लिए एक क्रेन संकेतात्मक है। टर्मिनल में संस्थापित की जाने वाली क्रेनों की संख्या जलयान आकार तथा घाट लम्बाई के अलावा टर्मिनल थ्रुपुट पर विचार किए जाने पर निर्णीत की जाएगी। इस मामले में, इन सभी कारकों को ध्यान में रखते हुए, परामर्शदाताओं ने 3 क्रेनों की तैनाती की अनुशंसा की है। किन्तु दिवन टेन्डम प्रणाली वाली क्रेनें संस्थापित करने का प्रस्ताव किया गया है जो एक ही समय में 2 बॉक्स उठाने में समर्थ है। ये क्रेनें उच्च थ्रुपुट टर्मिनलों में बहुत पापुलर हो रही हैं। इन क्रेनों की लिफ्टिंग क्षमता 100-120 टन और मध्यम थ्रुपुट टर्मिनलों में 80 टन है। वैसे, 56 मीटर के बाह्य पटुंच के साथ 80 टन क्षमता की दिवन-लिफ्ट टेन्डम क्रेनें तैनात करने का प्रस्ताव किया गया है। 600 टन के कॉर्नर भार के लिए बर्थ का डिजाइन तैयार करने का प्रस्ताव किया गया है ताकि बड़े हुए कॉर्नर भारों वाली क्रेनें संस्थापित की जा सकें। पूंजी लागत का अनुमान लगाने के समय यह लागू किया गया है। तथापि, टीएमपी के सुझावों को मददेनजर रखते हुए, क्षमता बेमेल की समीक्षा की गई है।																								
	(ख). वीपीटी ने अपने प्रस्ताव में प्रस्तावित टर्मिनल में 80 मी.ट. क्षमता की दिवन टेन्डम क्रेनों की तैनाती की परिकल्पना की है। इससे निश्चित रूप से 25 फेरे प्रति घंटा से अधिक उत्पादकता बढ़ेगी। इस स्थिति के मददेनजर, वीपीटी से अनुरोध है कि क्रेनों की उच्चतर उत्पादकता को लेखा में लेते हुए प्रस्तावित कंटेनर टर्मिनल की घाट क्षमता की समीक्षा करे।	हालांकि यह प्रस्ताव दिवन लिफ्ट टेन्डम क्रेनों की तैनाती परिकल्पित करता है, परन्तु उत्पादकता प्रहस्तित पोतों के प्रकार पर निर्भर करेगी। पोतों की अनुमानित तैनाती विभिन्न आकारों का समावेश है। इसके अलावा, केवल 395 मीटर की घाट लम्बाई के साथ, एक बड़े मंदर पोत या दो छोटे डॉटर पोतों में से एक ही प्रहस्तित किया जा सकता है। टीएमपी द्वारा अपने दिशानिर्देशों में यथा निर्धारित 25 प्रति क्रेन का उत्पादकता प्रतिमानक उपयुक्त माना गया है।																								
	(ग). वीपीटी द्वारा सुविचारित 1.3 का टीईयू अनुपात पिछले तीन वर्षों अर्थात् 2009-10 से 2011-12 के लिए वीपीटी में वास्तविक टीईयू अनुपात के संदर्भ में औचित्य बताएं।	पिछले 3 वर्षों के लिए डाटा नीचे दिया गया है:- <table><tr><td></td><td>2009-10</td><td>2010-11</td><td>2011-12</td></tr><tr><td>टीईयू</td><td>97560</td><td>145434</td><td>234787</td></tr><tr><td>कंटेनर</td><td>82627</td><td>120948</td><td>191418</td></tr><tr><td>20'</td><td>67694</td><td>96462</td><td>148030</td></tr><tr><td>40'</td><td>14933</td><td>24486</td><td>43379</td></tr><tr><td>टीईयू अनुपात</td><td>1.18</td><td>1.20</td><td>1.23</td></tr></table> सुविचारित 1.3 का टीईयू अनुपात टीएमपी द्वारा निर्धारित प्रतिमानक के अनुसार है। वीसीटी के वास्तविक आंकड़े भी इस चिह्न के निकट हैं। इसलिए, 1.3 को बनाए रखा जाए।		2009-10	2010-11	2011-12	टीईयू	97560	145434	234787	कंटेनर	82627	120948	191418	20'	67694	96462	148030	40'	14933	24486	43379	टीईयू अनुपात	1.18	1.20	1.23
	2009-10	2010-11	2011-12																							
टीईयू	97560	145434	234787																							
कंटेनर	82627	120948	191418																							
20'	67694	96462	148030																							
40'	14933	24486	43379																							
टीईयू अनुपात	1.18	1.20	1.23																							
(ii).	यार्ड क्षमता:																									
	(क). इस प्रस्ताव से यह स्पष्ट नहीं है कि भूमि का कितना क्षेत्र आबंटि को आबंटित करने के लिए प्रस्तावित किया गया है, सिवाय साध्यता रिपोर्ट के, परिचालन लागतें निर्धारित करने के लिए, लाइसेंस शुल्क 141000 वर्ग मी. क्षेत्र के लिए परिकल्पित किया गया है। वीपीटी से अनुरोध है कि उपयोग के लिए	आबंटित किए जाने के लिए प्रस्तावित कुल भूमि क्षेत्र 14.1 हैक्टेयर है जिसमें से भूमि स्लॉटों के लिए डिलिनेटड वास्तविक भंडारण क्षेत्र 41230 वर्ग मी. (310 x 133) (23.80मी. x 5 + 3.50मी. x 4 = 133मी.) है। प्रस्तावित भूमि का वितरण निम्नलिखित है:- (वर्ग मी. में) कंटेनर भंडारण यार्ड (310मी x 133मी) : 41230 आरटीजी ट्रांसफर ट्रैक : 3600																								

<p>उपलब्ध वास्तविक भूमि क्षेत्र और प्रस्तावित सुविधा में अनुषंगी सुविधा तथा भंडारण सुविधा के अनुसार उपलब्ध भूमि के वितरण के ब्योरे भेजे। इसी तरह के ब्योरे वीपीटी में प्रचालन कर रहे अन्य मौजूदा कंटेनर टर्मिनल के मामले में भी भेजे।</p>	<table><tr><td>खाली कंटेनर यार्ड</td><td>: 5900</td></tr><tr><td>कर्मचारियों तथा परिचालनों के लिए भवन</td><td>: 21150</td></tr><tr><td>तथा सुविधाएं</td><td></td></tr><tr><td>ट्रक पार्किंग क्षेत्र</td><td>: 9650</td></tr><tr><td>लैंडस्केपिंग</td><td>: 5400</td></tr><tr><td>टर्मिनल रोड़, पेवमेन्ट और अन्य परिचालन क्षेत्र</td><td>: 54070</td></tr><tr><td>कुल</td><td>: 141,000</td></tr></table> <p>घाट तथा यार्ड क्षमता के बीच के बेमेल को संबोधित करने के लिए, कंटेनर भंडारण के लिए 18070 वर्ग मी. का अतिरिक्त क्षेत्र उपलब्ध करवाया गया है।</p> <p>(उसके बाद, वीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 28 दिसम्बर 2012 द्वारा संप्रेषित किया था कि 6500 वर्ग मी. का अतिरिक्त क्षेत्र भी उपलब्ध करवाया जा रहा है।</p> <p>मौजूदा टर्मिनल के समान ब्योरे भेजे गए हैं। (इस संबंध में, वीपीटी ने विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (वीसीटीपीएल) की भूमि उपयोग योजना भेजी है।)</p>	खाली कंटेनर यार्ड	: 5900	कर्मचारियों तथा परिचालनों के लिए भवन	: 21150	तथा सुविधाएं		ट्रक पार्किंग क्षेत्र	: 9650	लैंडस्केपिंग	: 5400	टर्मिनल रोड़, पेवमेन्ट और अन्य परिचालन क्षेत्र	: 54070	कुल	: 141,000																									
खाली कंटेनर यार्ड	: 5900																																							
कर्मचारियों तथा परिचालनों के लिए भवन	: 21150																																							
तथा सुविधाएं																																								
ट्रक पार्किंग क्षेत्र	: 9650																																							
लैंडस्केपिंग	: 5400																																							
टर्मिनल रोड़, पेवमेन्ट और अन्य परिचालन क्षेत्र	: 54070																																							
कुल	: 141,000																																							
<p>(ख). 1440 टीईयू के कुल भूमि स्लॉटों पर पहुंचने के लिए वीपीटी द्वारा किया गया विश्लेषण भेजे।</p>	<p>1440 भूमि स्लॉटों के लिए आधार:</p> <table><tr><td>बर्थ लम्बाई</td><td>: 395 मी.</td></tr><tr><td>दोनों सिरों पर बचा स्थान</td><td></td></tr><tr><td>- बाहरी दीवारों के लिए</td><td>: 5 मी. प्रत्येक</td></tr><tr><td>- रोडवेज</td><td>: 24 मी. प्रत्येक</td></tr><tr><td>- आरटीजी ट्रांसफर ट्रक</td><td>: 13.5 मी. प्रत्येक</td></tr><tr><td></td><td>42.5 मी. x 2 = 85 मी.</td></tr><tr><td>स्लॉटों का चट्टा लगाने के लिए लदे हुए कंटेनरों के लिए उपलब्ध लम्बाई</td><td>: 310 मी.</td></tr><tr><td>20' के लिए अलग-अलग स्लॉट</td><td>: 2.79 मी. x 6.45 मी.</td></tr><tr><td>प्रति पंक्ति भूमि स्लॉटों की सं.</td><td>: 310 मी./ 6.45 मी. = 48</td></tr><tr><td>बेयों की अधिकतम सं.</td><td>: 5</td></tr><tr><td>प्रत्येक बे में पंक्तियों की सं.</td><td>: 6</td></tr><tr><td>कुल भूमि स्लॉट</td><td>: 48 x 5 x 6 = 1440</td></tr></table> <p>इस संदर्भ में, यह निवेदन है कि वीपीटी द्वारा सुविचारित भूमि स्लॉट प्रति हैक्टेयर (टीएएमपी द्वारा अनुमोदित) जेएनपीटी कंटेनर टर्मिनल द्वारा सुविचारित स्लॉटों की अपेक्षा उच्चतर है जैसाकि नीचे तालिका में उदाहरण दिए गए हैं:-</p> <table><tr><td></td><td>जेएनपीटी</td><td>वीपीटी</td></tr><tr><td>क्षेत्र (हैक्टेयर)</td><td>49</td><td>4.1</td></tr><tr><td>भूमि स्लॉटों की सं.</td><td>14000</td><td>1440</td></tr><tr><td>भूमि स्लॉट प्रति हैक्टेयर</td><td>286</td><td>351</td></tr><tr><td>प्रति स्लॉट सुविचारित क्षेत्र</td><td>35 वर्ग मी.</td><td>28 वर्ग मी.</td></tr></table> <p>अतिरिक्त 600 भूमि स्लॉट 18070 वर्ग मीटर के अतिरिक्त क्षेत्र में उपलब्ध करवाए जा रहे हैं। इस प्रकार, टर्मिनल कार्यों के कुल भूमि स्लॉट 2040 परिगणित होते हैं।</p>	बर्थ लम्बाई	: 395 मी.	दोनों सिरों पर बचा स्थान		- बाहरी दीवारों के लिए	: 5 मी. प्रत्येक	- रोडवेज	: 24 मी. प्रत्येक	- आरटीजी ट्रांसफर ट्रक	: 13.5 मी. प्रत्येक		42.5 मी. x 2 = 85 मी.	स्लॉटों का चट्टा लगाने के लिए लदे हुए कंटेनरों के लिए उपलब्ध लम्बाई	: 310 मी.	20' के लिए अलग-अलग स्लॉट	: 2.79 मी. x 6.45 मी.	प्रति पंक्ति भूमि स्लॉटों की सं.	: 310 मी./ 6.45 मी. = 48	बेयों की अधिकतम सं.	: 5	प्रत्येक बे में पंक्तियों की सं.	: 6	कुल भूमि स्लॉट	: 48 x 5 x 6 = 1440		जेएनपीटी	वीपीटी	क्षेत्र (हैक्टेयर)	49	4.1	भूमि स्लॉटों की सं.	14000	1440	भूमि स्लॉट प्रति हैक्टेयर	286	351	प्रति स्लॉट सुविचारित क्षेत्र	35 वर्ग मी.	28 वर्ग मी.
बर्थ लम्बाई	: 395 मी.																																							
दोनों सिरों पर बचा स्थान																																								
- बाहरी दीवारों के लिए	: 5 मी. प्रत्येक																																							
- रोडवेज	: 24 मी. प्रत्येक																																							
- आरटीजी ट्रांसफर ट्रक	: 13.5 मी. प्रत्येक																																							
	42.5 मी. x 2 = 85 मी.																																							
स्लॉटों का चट्टा लगाने के लिए लदे हुए कंटेनरों के लिए उपलब्ध लम्बाई	: 310 मी.																																							
20' के लिए अलग-अलग स्लॉट	: 2.79 मी. x 6.45 मी.																																							
प्रति पंक्ति भूमि स्लॉटों की सं.	: 310 मी./ 6.45 मी. = 48																																							
बेयों की अधिकतम सं.	: 5																																							
प्रत्येक बे में पंक्तियों की सं.	: 6																																							
कुल भूमि स्लॉट	: 48 x 5 x 6 = 1440																																							
	जेएनपीटी	वीपीटी																																						
क्षेत्र (हैक्टेयर)	49	4.1																																						
भूमि स्लॉटों की सं.	14000	1440																																						
भूमि स्लॉट प्रति हैक्टेयर	286	351																																						
प्रति स्लॉट सुविचारित क्षेत्र	35 वर्ग मी.	28 वर्ग मी.																																						
<p>(ग). वीपीटी ने 3.5 की औसत स्टेक ऊंचाई पर विचार किया है। इस संदर्भ में, वीपीटी उन कंटेनरों की वास्तविक स्टेक</p>	<p>वीपीटीपीएल द्वारा परिचालित कंटेनर टर्मिनल में 2011-12 के दौरान 1850 के टीजीएस में 6500 टीईयू की यार्ड वस्तुसूची थी। उस आधार पर स्टेक ऊंचाई 3.5 परिगणित होता है। यह टीएएमपी द्वारा निर्धारित</p>																																							

	ऊँचाई जो निजी टर्मिनल में प्रचलित हैं, पिछले तीन वर्षों के दौरान वीपीटी में परिचालित किए जा रहे हैं।	2.5 के औसत स्टेक ऊँचाई से ज्यादा है और जेएनपीटी द्वारा 3 माना गया है।												
	(घ). 1.3 के शीर्ष कारक पर पहुंचने के लिए वीपीटी द्वारा किया गया विश्लेषण भेजें।	टीएएमपी द्वारा अपने दिशानिर्देशों में निर्दिष्ट किए गए प्रतिमानकों के अनुसार शीर्ष कारक 1.3 लिया गया है।												
	(ङ). 3 दिनों का औसत विराम समय, निर्यात के लिए 4 दिनों और आयात के लिए 2 दिनों के आधार पर वह वास्तविक औसत विराम समय लेखा में लेते हुए औचित्य बताएं जो पिछले तीन वर्षों के दौरान वीपीटी में परिचालित किए जा रहे निजी कंटेनर टर्मिनल में प्रचलित हैं।	वास्तविक विराम समय जो पिछले तीन वर्षों के दौरान वीपीटी में परिचालित किए जा रहे निजी कंटेनर टर्मिनल में प्रचलित हो, नीचे दिया गया है:- <table border="1"> <thead> <tr> <th>वर्ष</th><th>आयात (दिन)</th><th>निर्यात (दिन)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2009-10</td><td>2.8</td><td>2.9</td></tr> <tr> <td>2010-11</td><td>3.3</td><td>3.2</td></tr> <tr> <td>2011-12</td><td>4.1</td><td>3.8</td></tr> </tbody> </table> <p>तीन दिनों का औसत विराम समय जो टीएएमपी द्वारा निर्धारित प्रतिमानक के अनुसार है, पूर्णतः समायोजित किया गया है।</p>	वर्ष	आयात (दिन)	निर्यात (दिन)	2009-10	2.8	2.9	2010-11	3.3	3.2	2011-12	4.1	3.8
वर्ष	आयात (दिन)	निर्यात (दिन)												
2009-10	2.8	2.9												
2010-11	3.3	3.2												
2011-12	4.1	3.8												
3.	पूजी लागत अनुमानन:													
(i).	सिविल लागत:													
	(क). साध्यता रिपोर्ट उल्लेख करता है कि सिविल लागत का अनुमानन वीपीटी की दरों की मौजूदा अनुसूची पर आधारित हैं। वीपीटी ने सिविल लागतों के विभिन्न घटकों पर पहुंचने के लिए वीपीटी ने गणनाएं भेजी हैं। तथापि, वीपीटी से अनुरोध है कि कार्गो प्रहस्तन गतिविधि तथा बर्थ किराया गतिविधि के अधीन सिविल लागत की प्रत्येक मद के अनुमानन के लिए सुविचारित दरों को विशेषित करते हुए मौजूदा दरों की अनुसूची भेजे।	अनुमान का आधार भेजा गया है। (वीपीटी ने दरों की अनुसूची भेजी है।)												
	(ख). सिविल निर्माण लागत के प्रत्येक घटक के लिए, वीपीटी ने आकस्मिकताओं (3 प्रतिशत), पीएस प्रभारों (7 प्रतिशत) और डब्ल्यूसीटी (2.8 प्रतिशत) के लिए लागत का अनुमान लगाया है। उक्त व्यय के लिए सुविचारित प्रतिशत का औचित्य भी बताएं।	व्यय के लिए किए गए प्रावधान के अलावा जो देखे जा सकते हैं और विस्तृत अनुमान में शामिल किए जा सकते हैं, अनुमान की लागत पर 3 प्रतिशत का प्रावधान अप्रत्याशित आकस्मिकताओं की लागत को कवर करने के लिए शामिल किया जाना चाहिए। 7 प्रतिशत के लिए ब्रेकअप: पर्यवेक्षण प्रभारों के लिए प्रावधान: 5% ¼ % प्राथमिक अनुमानों की तैयारी करने के लिए है ¾ % विस्तृत ढांचागत ड्राइंगों के आधार पर विस्तृत अनुमानों की तैयारी के लिए है 1% ढांचागत डिजाइनों तथा												
	(ग). जल आपूर्ति के लिए सुविचारित एकमुश्त हेतु आधार अनुमानों में सुविचारित लागत का औचित्य बताते हुए भेजें।	पूर्व अनुभव के आधार पर सिविल लागत 0.13%												
(ii).	उपस्कर लागत:													
	(क). अपक्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश प्रत्येक 100 मीटर घाट लम्बाई के लिए 1 जलयान तट क्रेन का प्रतिमानक निर्धारित करते हैं। जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) में आने वाले कंटेनर टर्मिनल के लिए अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारण के मामले में, 83.33 मीटर घाट लम्बाई के लिए 1 क्रेन पर विचार किया गया है। तथापि, वीपीटी ने केवल 3 क्रेनों की तैनाती पर विचार किया है, किन्तु दिशानिर्देशों के अनुसार प्रस्तावित बर्थ की 395 मीटर लम्बाई के लिए 4 क्रेनों की तैनाती	घाट क्रेन विकास के लिए, उपर्युक्त क्र.सं. 2(i) द्वारा प्रेषित स्पष्टीकरण। तथापि, यार्ड क्षमता को पुनः देखा गया है और अतिरिक्त भूमि बेमेल को संबोधित करने के लिए चिह्नित किया गया है जैसाकि नीचे स्पष्ट किया गया है:- बर्थ के पीछे आबंटित किए जाने के लिए प्रस्तावित अतिरिक्त क्षेत्र मंडारण के लिए जीसीबी बर्थ : 18070 वर्ग मी. अतिरिक्त क्षेत्र में भूमि स्लॉटों की सं. : 600 भूमि स्लॉटों की कुल सं. : 1440+600=2040 यार्ड क्षमता = $0.70 \times 2040 \times 3.5 \times 365 / 3.9 = 467762$ टीईयू अथवा 4.68 लाख टीईयू												

आवश्यक है। इस स्थिति के मद्देनजर, वीपीटी से अनुरोध है कि अपनी घाट क्षमता समीक्षा करे। चूंकि घाट क्षमता ज्यादा जलयान से तट क्रेनों की तैनाती की स्थिति में वृद्धि साक्षी हो सकता है, वीपीटी से अनुरोध है कि यार्ड क्षमता की गणना में उसके द्वारा सुविचारित कारकों पर पुनर्विचार करने और यार्ड क्षमता तथा घाट क्षमता के बीच के अन्तर को कम करने के लिए यार्ड क्षमता में सुधार करने का अनुरोध किया गया है।	सर्वोत्तम यार्ड क्षमता 4.68 लाख टीईयू है। इस प्रकार, बेमेल टीएएमपी द्वारा दिए गए सुझाव के मद्देनजर विधिवत रूप से संबोधित किया गया है और संशोधित टर्मिनल क्षमता 4.68 टीईयू (न्यूनतम दो) होती है।															
(ख). जलयान तट क्रेनों की संख्या में बदलाव के आधार पर, वीपीटी से अनुरोध है कि सभी अन्य उपस्करों जैसे रबड़ टायर वाली गैन्ट्री क्रेनों (आरटीजीसी), ट्रैक्टर ट्रेलरों, रीच स्टेकरों, टॉप लिफ्ट ट्रकों आदि की आवश्यकता की समीक्षा करे।	प्रश्न नहीं उठता है।															
(ग). अपफ्रंट दिशानिर्देश प्रत्येक जलयान तट क्रेन के लिए 6 ट्रैक्टर ट्रेलर का प्रतिमानक निर्धारित करते हैं। 3 क्रेनों की तैनाती के लिए, वीपीटी ने 18 के निर्धारित प्रतिमानक के विपरीत 24 ट्रेलरों की तैनाती पर विचार किया है। कृपया दिशानिर्देशों की स्थिति से उक्त विपथन का औचित्य बताएं।	एक्सटेंशन टर्मिनल की टोपोग्राफी की आवश्यकताओं के मद्देनजर 24 ट्रैक्टर ट्रेलरों का सुझाव दिया गया है। टर्मिनल के भीतर रेल यार्ड के लिए कोई स्थान नहीं है। वीपीटी जीसीबी क्षेत्र में रेल टर्मिनल का प्रस्ताव कर रहा है जो टर्मिनल से दूर है। कंटेनरों के रेल यार्ड के संचलन के लिए ज्यादा ट्रेलरों की आवश्यकता है।															
(ख). अपफ्रंट दिशानिर्देश 9 आरटीजीसी के लिए 1 रीच स्टेकर/टॉप लिफ्ट ट्रक का प्रतिमानक निर्धारित करते हैं। 9 आरटीजीएस की तैनाती के लिए, वीपीटी ने 5 रीच स्टेकरों तथा 1 टॉप लिफ्ट ट्रक की तैनाती पर विचार किया है। कृपया दिशानिर्देश स्थिति से उक्त विपथन का औचित्य बताएं।	<div>टीएएमपी द्वारा निर्धारित प्रतिमानक और पत्तन द्वारा परिकल्पित उपस्कर नीचे दिए गए हैं:</div> <table><thead><tr><th>उपस्कर</th><th>टीएएमपी</th><th>वीपीटी</th></tr></thead><tbody><tr><td>1. आरएमक्यूसी</td><td>16 रैक प्रतिदिन प्रहस्तन करने के लिए</td><td>#</td></tr><tr><td>2. आरटीजीसी</td><td>3 प्रत्येक गैन्ट्री क्रेन के लिए</td><td>9 (3x3)</td></tr><tr><td>3. रीच स्टेकर/टॉप लिफ्ट</td><td>19 आरटीजीसी के लिए</td><td>5*</td></tr><tr><td>4. ट्रैक्टर ट्रेलर</td><td>6 गैन्ट्री क्रेन के लिए</td><td>24 (3x8)@</td></tr></tbody></table> <p>* मुख्य पार्किंग यार्ड से इतर स्थानों में टर्मिनल में बॉक्सों के प्रहस्तन के लिए 2 संख्या प्रस्तावित की गई हैं और कंटेनरों की पूरी ट्रेन का प्रहस्तन करने के लिए 3 रीच स्टेकरों की योजना बनाई गई है।</p> <p>@ जलयान से तट क्रेनें 25 फेरे प्रति घंटा प्रहस्तन करेंगी। प्रति फेरा ट्रैक्टर ट्रेलरों की संख्या 2 प्रति क्रेन होगी। एक संपूर्ण चक्र के लिए यात्रा की अनुमानित न्यूनतम दूरी 1.6 कि.मी. है और अनुमानित समय प्रति चक्र 10 मिनट होगा। वैसे, 25 फेरे प्रति घंटा की प्रहस्तन दर के लिए 1 क्रेन हेतु अपेक्षित ट्रैक्टर ट्रेलरों की संख्या 8 होगी।</p> <p># इस प्रस्ताव में आरएमक्यूसी की खरीद की परिकल्पना नहीं की गई है। बजाय, 5 रीच स्टेकर तथा एक टॉप लिफ्ट ट्रक (खाली प्रहस्तक) की परिकल्पना की गई है।</p>	उपस्कर	टीएएमपी	वीपीटी	1. आरएमक्यूसी	16 रैक प्रतिदिन प्रहस्तन करने के लिए	#	2. आरटीजीसी	3 प्रत्येक गैन्ट्री क्रेन के लिए	9 (3x3)	3. रीच स्टेकर/टॉप लिफ्ट	19 आरटीजीसी के लिए	5*	4. ट्रैक्टर ट्रेलर	6 गैन्ट्री क्रेन के लिए	24 (3x8)@
उपस्कर	टीएएमपी	वीपीटी														
1. आरएमक्यूसी	16 रैक प्रतिदिन प्रहस्तन करने के लिए	#														
2. आरटीजीसी	3 प्रत्येक गैन्ट्री क्रेन के लिए	9 (3x3)														
3. रीच स्टेकर/टॉप लिफ्ट	19 आरटीजीसी के लिए	5*														
4. ट्रैक्टर ट्रेलर	6 गैन्ट्री क्रेन के लिए	24 (3x8)@														
(ड). साध्यता रिपोर्ट में उल्लेख किया गया है कि अभियांत्रिक तथा बिजली कार्य लागत प्रचलित बाजार दर पर आधारित हैं। वीपीटी से अनुरोध है कि पूंजी लागतों की गणना में इसके द्वारा सुविचारित प्रत्येक उपस्कर की आधार दर का समर्थन करने के	बजटीय कोटेशन उपलब्ध करवाना संभव नहीं होगा क्योंकि कोई भी उत्पादक/डीलर उन्हें उपलब्ध करवाने के लिए इच्छुक नहीं है। अनुमान वेबसाइटों के माध्यम से अध्ययन किए गए विभिन्न स्रोतों के आधार पर तैयार किए गए हैं।															

	लिए बजटीय कोटेशन भेजे। कृपया पुष्टि करें कि क्या लागू टैक्स तथा शुल्क अनुमानित इकाई लागत में शामिल किए गए हैं। कृपया वीपीटी द्वारा बजटीय कोटेशनों में विनिर्दिष्ट राशि से अपनी गणनाओं में यथा सुविचारित प्रत्येक प्रकार के उपस्कर की लागत पर पहुंचने के लिए गणनाएं भेजें।	
	(च). प्रत्येक प्रकार की उपस्कर लागत के लिए, वीपीटी ने आकस्मिकताओं (3 प्रतिशत), पीएस प्रभारों (7 प्रतिशत) और डब्ल्यूसीटी (2.8 प्रतिशत) का अनुमान लगाया है। कृपया उक्त व्यय की प्रकृति स्पष्ट करें। उक्त प्रभारों के लिए सुविचारित प्रतिशत का औचित्य बताएं।	टीएएमपी द्वारा पहले अनुमोदित बीओटी प्रस्तावों में अनुसरित मानक प्रक्रिया के अनुसार।
4.	परिचालन लागत:	
(i).	बिजली लागत: वीपीटी से अनुरोध है कि गणनाओं में सुविचारित रु० 6.485/केडब्ल्यूएच की बिजली लागत के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भेजें।	दस्तावेजी साक्ष्य पहले ही भेजे गए हैं। तथापि, उसकी एक प्रति संलग्न की गई है। (वीपीटी ने रु० 6.485/केडब्ल्यूएच की बिजली लागत के समर्थन में बिजली प्रशुल्क अनुसूची तथा गणनाएं भेजी हैं।)
(ii).	लाइसेंस शुल्क: लाइसेंस शुल्क के निर्धारण के लिए रु० 178.36 प्रति वर्ग मी. की दर पर विचार करने का आधार जरूरी गणनाओं के साथ स्पष्ट करें।	लाइसेंस शुल्क के ब्योरे पहले ही भेजे जा चुके हैं। तथापि, उसकी एक प्रति संलग्न की गई है। भंडारण के लिए उपलब्ध करवाए गए 18070 वर्ग मीटर के अतिरिक्त क्षेत्र के लिए लाइसेंस शुल्क के ब्योरे भेजे गए हैं। (वीपीटी ने रु० 178.36 प्रति वर्ग मी. की दर पर पहुंचने के लिए गणनाएं भेजी हैं।)
5.	कार्गो प्रहस्तन प्रभार गणना:— देखा गया है कि वीपीटी ने प्रस्तावित कंटेनर टर्मिनल में प्रत्येक गतिविधि के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क दर निर्धारित करने के लिए आधार रूप में वर्ष 2011-12 के दौरान मौजूदा कंटेनर टर्मिनल के कंटेनर मिश्रण पर विचार किया है। इस संबंध में, यह ज्यादा उपयुक्त होगा कि अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए आधार रूप में पिछले तीन वर्षों अर्थात् 2009-10 से 2011-12 के औसत कंटेनर मिश्रण पर विचार करना ज्यादा उपयुक्त हो सकता है।	पिछले दो वर्षों विशेषतः 2011-12 से कंटेनर यातायात पोतांतरण कार्गो के प्रहस्तन की वजह से बढ़ा है। वर्ष 2011-12 के दौरान, लगभग 74582 टीईयू का पोतांतरण कुल कंटेनर यातायात का 32 प्रतिशत प्रहस्तित किए गए थे। यातायात अध्ययन से पता चला है कि यह रुझान जारी रहेगा। तदनुसार, 3 वर्षों की औसत की बजाय आधार रूप में केवल वर्ष 2011-12 पर विचार करना ज्यादा वास्तविक लगता है।
6.	विविध प्रभार गणना:— यह स्पष्ट नहीं है कि कैसे वीपीटी विविध गतिविधि के लिए प्रासंगिक राजस्व अपेक्षा से 'विविध प्रभार' के अधीन उल्लिखित प्रत्येक गतिविधि के लिए प्रति टीईयू दर पर पहुंचा। कृपया गणनाओं के साथ स्थापित करें कि 'विविध प्रभार' के अधीन सूचीबद्ध विभिन्न मदों के लिए प्रस्तावित प्रभार परिचालक रु० 652.25 लाख का अनुमानित राजस्व अर्जित करने की स्थिति में होगा।	विविध गतिविधियों की एक संकेतात्मक सूची जिसमें शामिल हैं: हैच कवर प्रहस्तन, ट्रिप-पूर्व जांच, प्रशीतन चालन जांच, प्रशीतन कंटेनरों के लिए बिजली की आपूर्ति, शट आऊट कंटेनर, कंटेनरों का स्थानांतरण, सील लगाना/उतारना, सीमाशुल्क जांच, आदि। गुणाओं की संख्या के रूप में इन गतिविधियों का परिमाणन यह गतिविधि के सभी गतिविधियों के लिए चलाई जा सकती है वास्तविक नहीं होगी क्योंकि निश्चित रुझान स्थापित नहीं किया जा सकता। तथापि, राजस्व के परिमाणन की कार्यवाही हैच कवर प्रहस्तन, ट्रिप-पूर्व जांच तथा प्रशीतन चालन जांच, प्रशीतन बिजली तथा अप्रैल से सितम्बर 2012 तक की अवधि के लिए मौजूदा टर्मिनल में वास्तविक डाटा के आधार पर स्थानांतरण जैसी गतिविधि के मामले में की गई है। इस कार्यवाही से यह देखा जा सकता है कि उपर्युक्त विविध गतिविधियों के लेखा पर राजस्व रु० 662.12 लाख की अपेक्षा के स्थान पर रु० 650.02 लाख परिगणित होता है। तथापि, यह

		उपयुक्त होगा कि प्रस्तावित विस्तार के लिए विविध गतिविधियों के लिए भी मौजूदा टर्मिनल में 1-9-2012 से प्रभावी टीएएमपी द्वारा अनुमोदित मौजूदा दरों पर विचार किया जाए।
7.	बर्थ किराया गणना: गणनाओं में, वीपीटी ने 22.5 फेरे प्रति घंटा की दर से क्रेन की उत्पादकता पर विचार किया है। इस संबंध में, यह देखा जा सकता है कि अपफ्रंट दिशानिर्देश 25 फेरे प्रति घंटा का प्रतिमानक निर्धारित करते हैं। इसके अलावा, जैसाकि पहले बताया गया है, चूंकि वीपीटी ने 80 मी.ट. क्षमता की दिवन टेन्डम क्रेन की तैनाती परिकल्पित की है, इसलिए क्रेन की उत्पादकता 25 फेरे प्रति घंटा से भी अधिक होनी चाहिए। इस स्थिति के मद्देनजर, वीपीटी से अनुरोध है कि बर्थ किराये की गणना की समीक्षा/संशोधन किया जाए।	दिए गए सुझाव अनुसार, बर्थ किराया गणना 25 फेरे प्रति क्रेन प्रति घंटा की विधिवत् गणना करते हुए संशोधित की गई है।

5.1. अपने पत्र दिनांक 14 नवम्बर 2012 के कवर के अंतर्गत प्रश्नों पर प्रत्युत्तर देते समय, वीपीटी ने मुख्यतः घाट तथा यार्ड क्षमताओं के बीच बेमेल को संबोधित करते हुए अक्टूबर 2012 के अपने प्रस्ताव को संशोधित भी किया था। प्रारंभिक प्रस्ताव दिनांक 11 अक्टूबर 2012 और संशोधित प्रस्ताव दिनांक 14 नवम्बर 2012 के बीच तुलनात्मक स्थिति नीचे सारबद्ध की गई है:-

(i). सर्वोत्तम क्षमता:

सर्वोत्तम घाट क्षमता (3 गैन्ट्री क्रेनों की तैनाती के आधार पर) 597870 टीईयू बनाए रखी गई है। तथापि, घाट तथा यार्ड क्षमता के बीच के अन्तर को कम करते हुए, नीचे स्पष्ट किए गए अनुसार, यार्ड क्षमता को 330185 टीईयू से बढ़ाकर 467762 टीईयू किया गया था।

सर्वोत्तम यार्ड क्षमता संशोधित की गई है और निम्नलिखित मूल्य अंगीकृत करते हुए 4,67,762 टीईयू प्रतिवर्ष मूल्यांकित की गई है:-

क्र.सं.	पैरामीटर	वीपीटी द्वारा अपने अक्टूबर 2012 के प्रस्ताव में सुविचारित मूल्य	वीपीटी द्वारा अपने नवम्बर 2012 के प्रस्ताव में सुविचारित मूल्य
क.	कुल भूमि स्लॉट टीईयू में (720 टीईयू प्रति हैक्टेयर प्रतिमानकों के अनुसार)	1440	2040
ख.	औसत स्टेक ऊंचाई	3.5	3.5
ग.	अवधि दिनों की संख्या में	365	365
घ.	शीर्ष कारक	1.3	1.3
ङ.	औसत विराम समय	4 दिन - निर्यात 2 दिन - आयात	4 दिन - निर्यात 2 दिन - आयात
	सर्वोत्तम यार्ड क्षमता	330,185 टीईयू ((0.7 x 1440 x 3.5 x 365 / (1.3 x 3))	467,762 टीईयू ((0.7 x 2040 x 3.5 x 365 / (1.3 x 3))

तदनुसार, कंटेनर टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता घाट तथा यार्ड क्षमताओं के निम्नतर 467,762 टीईयू मूल्यांकित की गई है।

(ii). प्रस्तावित सुविधा की पूंजी लागत रु० 633.11 करोड़ व्यवस्थित की गई है।

(iii). परिचालन लागत:

(रु० लाखों में)					
क्र. सं.	विवरण	अक्टूबर 2012 का प्रारंभिक प्रस्ताव		नवम्बर 2012 का संशोधित प्रस्ताव	
		गणनाएं	रु० लाखों में	गणनाएं	रु० लाखों में
क.	प्रहस्तन गतिविधि				
1	बिजली	8 केडब्ल्यूएच/टीईयू x 330185 टीईयू x रु० 6.485 / केडब्ल्यूएच	171.30	8 केडब्ल्यूएच/टीईयू x 467762 टीईयू x रु० 6.485/ केडब्ल्यूएच	242.67
2	ईंधन (संशोधित ईंधन दरों के अनुसार)	4 लि. x 330185 x रु० 50.39	665.52	4 लि. x 467762 x रु० 50.39	942.82
3	मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत				
	क) सिविल (सभी सिविल परिसंपत्तियों का 1 प्रतिशत)	रु० 12668.70 लाख x 1%	126.69	रु० 12668.70 लाख x 1%	126.69
	ख) अभियांत्रिक, बिजली और आईटी प्रणालियां	रु० 32857.98 लाख x 2%	657.16	रु० 32857.98 लाख x 2%	657.16
4	बीमा सकल अचल परिसंपत्तियों का 1 प्रतिशत	रु० 49990.08 लाख x 1%	499.90	रु० 49990.08 लाख x 1%	499.90
5	मूल्यहास				
	क) सिविल (सभी सिविल परिसंपत्तियों का 3.34 प्रतिशत)	रु० 12668.70 लाख x 3.34%	423.13	रु० 12668.70 लाख x 3.34%	423.13
	ख) अभियांत्रिक, विद्युत, तथा आईटी प्रणालियां (अभियांत्रिक, विद्युत तथा आईटी प्रणालियों का 10.34 प्रतिशत)	रु० 32857.98 लाख x 10.34%	3397.52	रु० 32857.98 लाख x 10.34%	3397.52
6	लाइसेंस शुल्क (जैसा पत्तन द्वारा दिया गया)		251.48		283.72
7	अन्य व्यय (सकल अचल परिसंपत्तियों का 15 प्रतिशत)	रु० 49990.08 लाख x 15%	7498.51	रु० 49990.08 लाख x 15%	7498.51
	प्रहस्तन गतिविधि के लिए कुल परिचालन तथा अनुरक्षण लागत		13691.21		14072.12
ख.	बर्थ किराया गतिविधि				
1	मरम्मतें तथा अनुरक्षण लागत (सभी बर्थ लागत का 1 प्रतिशत)	रु० 13321.40 लाख x 1%	133.21	रु० 13321.40 लाख x 1%	133.21
2	बीमा (सकल अचल परिसंपत्तियों का 1 प्रतिशत)	रु० 13321.40 लाख x 1%	133.21	रु० 13321.40 लाख x 1%	133.21
3	मूल्यहास (बर्थ लागत का 3.34 प्रतिशत)	रु० 13321.40 लाख x 3.34%	444.93	रु० 13321.40 लाख x 3.34%	444.93
	बर्थ किराया गतिविधि के लिए कुल परिचालन लागत		711.35		711.35
ग.	कुल परिचालन लागत (क) + (ख)		14402.56		14783.47

6854/13-4

(iv). वीपीटी द्वारा अनुमानित राजस्व अपेक्षा निम्नलिखित है:—

क्र. सं.	विवरण	अक्टूबर 2012 का प्रस्ताव		नवम्बर 2012 का संशोधित प्रस्ताव	
		प्रहस्तन गतिविधि	बर्थ किराया गतिविधि	प्रहस्तन गतिविधि	बर्थ किराया गतिविधि
1.	कुल वार्षिक परिचालन लागत	13691.21	711.35	14072.12	711.35
2.	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	7998.41	2131.42	7998.41	2131.42
	वार्षिक राजस्व अपेक्षा	21689.62	2842.77	22070.53	2842.77

(v). वार्षिक राजस्व अपेक्षा का प्रभाजन:

(रु० लाखों में)

प्रशुल्क समूह	आबंटित राजस्व का %	वार्षिक राजस्व अपेक्षा (रुपया)	
		अक्टूबर 2012 का प्रारंभिक प्रस्ताव	नवम्बर 2012 का संशोधित प्रस्ताव
कंटेनर प्रहस्तन प्रभार	90%	19520.66	19863.48
भूमि किराया प्रभार	7%	1518.27	1544.94
विविध प्रभार	3%	650.69	662.11
कुल	100%	21689.62	22070.53

5.2. उपर्युक्त बदलावों के मद्देनजर, वीपीटी द्वारा पहले प्रस्तावित अपफ्रंट प्रशुल्क में बदलाव किया गया है। वीपीटी द्वारा अपने अक्टूबर 2012 के प्रारंभिक प्रस्ताव में प्रस्तावित विभिन्न अपफ्रंट प्रशुल्क और नवम्बर 2012 के संशोधित प्रस्ताव से संबंधित तुलनात्मक स्थिति नीचे दी गई है:—

(i). बर्थ किराया प्रभार:

(दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा या उसका हिस्सा)

विवरण	अक्टूबर 2012 का प्रारंभिक प्रस्ताव		नवम्बर 2012 का संशोधित प्रस्ताव	
	विदेशी पोत	तटीय पोत	विदेशी पोत	तटीय पोत
बर्थ अधिग्रहीत करने के लिए	1.895	1.137	1.494	0.896

(संशोधित प्रस्ताव में कटौती प्रारंभिक प्रस्ताव की तुलना में लगभग 21 प्रतिशत है)

(ii). कंटेनरों के प्रहस्तन तथा संचलन के लिए प्रभार:

(क). आयात तथा निर्यात कंटेनरों के लिए समेकित दर:

(रुपयों में)

क्र. सं.	विवरण	कंटेनर 20 फीट लम्बाई से अनाधिक				कंटेनर 20 फीट लम्बाई से अनाधिक और 40 फीट लम्बाई तक				कंटेनर 40 फीट लम्बाई से अनाधिक और 45 फीट लम्बाई तक			
		विदेशगामी		तटीय		विदेशगामी		तटीय		विदेशगामी		तटीय	
		प्रारंभिक	संशोधित	प्रारंभिक	संशोधित	प्रारंभिक	संशोधित	प्रारंभिक	संशोधित	प्रारंभिक	संशोधित	प्रारंभिक	संशोधित
(क).	लदे हुए कंटेनर आयात/निर्यात	6000	4310	3600	2586	9000	6464	5400	3879	12000	8620	7200	5172
(ख).	खाली कंटेनर आयात/निर्यात	4189	3016	2520	1810	6301	4526	3781	2716	8398	6032	5040	3620
(ग).	सौबाई से रेल फ्लैट और रिलोमट परिवहन और लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ												
	- लदे हुए	2344	1683	2344	1683	3516	2525	3516	2525	4688	3366	4688	3366
	- खाली	2157	1549	2157	1549	3234	2323	3234	2323	4314	3098	4314	3098

(संशोधित प्रस्ताव में कटौती प्रारंभिक प्रस्ताव की तुलना में लगभग 28 प्रतिशत है।)

(ख). पोतांतरण कंटेनरों का प्रहस्तन:

(रु० में)

विवरण	कंटेनर 20 फीट लम्बाई से अनाधिक				कंटेनर 20 फीट लम्बाई से अनाधिक और 40 फीट लम्बाई तक				कंटेनर 40 फीट लम्बाई से अनाधिक और 45 फीट लम्बाई तक			
	विदेशगामी		तटीय		विदेशगामी		तटीय		विदेशगामी		तटीय	
	अक्टूबर 2012 का प्रारंभिक प्रस्ताव	नवम्बर 2012 का संशोधित प्रस्ताव	अक्टूबर 2012 का प्रारंभिक प्रस्ताव	नवम्बर 2012 का संशोधित प्रस्ताव	अक्टूबर 2012 का प्रारंभिक प्रस्ताव	नवम्बर 2012 का संशोधित प्रस्ताव	अक्टूबर 2012 का प्रारंभिक प्रस्ताव	नवम्बर 2012 का संशोधित प्रस्ताव	अक्टूबर 2012 का प्रारंभिक प्रस्ताव	नवम्बर 2012 का संशोधित प्रस्ताव	अक्टूबर 2012 का प्रारंभिक प्रस्ताव	नवम्बर 2012 का संशोधित प्रस्ताव
लदे हुए और खाली	7088	5091	4253	3055	10631	7636	6378	4581	14176	10182	8506	6110

(संशोधित प्रस्ताव में कटौती प्रारंभिक प्रस्ताव की तुलना में लगभग 28 प्रतिशत है)

(iii). कंटेनरों के भंडारण के लिए प्रभार:

(क). आयात - लदे हुए और खाली कंटेनर:

(दर रु० में प्रति कंटेनर प्रति दिन अथवा उसका भाग)

क्र. सं.	विवरण	कंटेनर 20 फीट लम्बाई से अनाधिक		कंटेनर 20 फीट लम्बाई से अनाधिक और 40 फीट लम्बाई तक		कंटेनर 40 फीट लम्बाई से अनाधिक और 45 फीट लम्बाई तक	
		अक्टूबर 2012 का प्रारंभिक प्रस्ताव	नवम्बर 2012 का संशोधित प्रस्ताव	अक्टूबर 2012 का प्रारंभिक प्रस्ताव	नवम्बर 2012 का संशोधित प्रस्ताव	अक्टूबर 2012 का प्रारंभिक प्रस्ताव	नवम्बर 2012 का संशोधित प्रस्ताव
(i).	प्रथम 1 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
(ii).	2 से 6 दिनों तक	413	318	826	636	1239	954
(iii).	6 से 15 दिनों तक	826	636	1652	1272	2478	1908
(iv).	15 दिनों से अधिक	1652	1272	3304	2544	4956	3816

(संशोधित प्रस्ताव में कटौती प्रारंभिक प्रस्ताव की तुलना में लगभग 23 प्रतिशत है)

(ख). निर्यात - लदे हुए और खाली कंटेनर:

(दर रु० में प्रति कंटेनर प्रति दिन अथवा उसका भाग)

क्र. सं.	विवरण	कंटेनर 20 फीट लम्बाई से अनाधिक		कंटेनर 20 फीट लम्बाई से अनाधिक और 40 फीट लम्बाई तक		कंटेनर 40 फीट लम्बाई से अनाधिक और 45 फीट लम्बाई तक	
		अक्टूबर 2012 का प्रारंभिक प्रस्ताव	नवम्बर 2012 का संशोधित प्रस्ताव	अक्टूबर 2012 का प्रारंभिक प्रस्ताव	नवम्बर 2012 का संशोधित प्रस्ताव	अक्टूबर 2012 का प्रारंभिक प्रस्ताव	नवम्बर 2012 का संशोधित प्रस्ताव
(i).	प्रथम 2 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
(ii).	3 से 4 दिनों तक	413	318	826	636	1239	954
(iii).	4 से 15 दिनों तक	826	636	1652	1272	2478	1908
(iv).	15 दिनों से अधिक	1652	1272	3304	2544	4956	3816

(संशोधित प्रस्ताव में कटौती प्रारंभिक प्रस्ताव की तुलना में लगभग 23 प्रतिशत है)

(ग). पोतांतरण कंटेनर - लदे हुए और खाली कंटेनर:

(दर रु० में प्रति कंटेनर प्रति दिन अथवा उसका भाग)

क्र. सं.	विवरण	कंटेनर 20 फीट लम्बाई से अनाधिक		कंटेनर 20 फीट लम्बाई से अनाधिक और 40 फीट लम्बाई तक		कंटेनर 40 फीट लम्बाई से अनाधिक और 45 फीट लम्बाई तक	
		अक्टूबर 2012 का प्रारंभिक प्रस्ताव	नवम्बर 2012 का संशोधित प्रस्ताव	अक्टूबर 2012 का प्रारंभिक प्रस्ताव	नवम्बर 2012 का संशोधित प्रस्ताव	अक्टूबर 2012 का प्रारंभिक प्रस्ताव	नवम्बर 2012 का संशोधित प्रस्ताव
(i).	प्रथम 30 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
(ii).	31 से 45 दिनों तक	413	318	826	636	1239	954

(iii).	46 से 60 दिनों तक	826	636	1652	1272	2478	1908
(iv).	60 दिनों से अधिक	1652	1272	3304	2544	4956	3816

(संशोधित प्रस्ताव में कटौती प्रारंभिक प्रस्ताव की तुलना में लगभग 23 प्रतिशत है)

(घ). शट आऊट कंटेनर – लदे हुए और खाली कंटेनर:

(दर रु0 में प्रति कंटेनर प्रति दिन अथवा उसका भाग)

क्र. सं.	विवरण	कंटेनर 20 फीट लम्बाई से अनाधिक		कंटेनर 20 फीट लम्बाई से अनाधिक और 40 फीट लम्बाई तक		कंटेनर 40 फीट लम्बाई से अनाधिक और 45 फीट लम्बाई तक	
		अक्टूबर 2012 का प्रारंभिक प्रस्ताव	नवम्बर 2012 का संशोधित प्रस्ताव	अक्टूबर 2012 का प्रारंभिक प्रस्ताव	नवम्बर 2012 का संशोधित प्रस्ताव	अक्टूबर 2012 का प्रारंभिक प्रस्ताव	नवम्बर 2012 का संशोधित प्रस्ताव
(i).	प्रथम 1 से 15 दिनों तक	413	318	826	636	1239	954
(ii).	16 से 30 दिनों तक	826	636	1652	1272	2478	1908
(iii).	60 दिनों से अधिक	1652	1272	3304	2544	4956	3816

(संशोधित प्रस्ताव में कटौती प्रारंभिक प्रस्ताव की तुलना में लगभग 23 प्रतिशत है)

(ङ). जोखिमपूर्ण कंटेनर:

(दर रु0 में प्रति कंटेनर प्रति दिन अथवा उसका भाग)

क्र. सं.	विवरण	कंटेनर 20 फीट लम्बाई से अनाधिक		कंटेनर 20 फीट लम्बाई से अनाधिक और 40 फीट लम्बाई तक		कंटेनर 40 फीट लम्बाई से अनाधिक और 45 फीट लम्बाई तक	
		अक्टूबर 2012 का प्रारंभिक प्रस्ताव	नवम्बर 2012 का संशोधित प्रस्ताव	अक्टूबर 2012 का प्रारंभिक प्रस्ताव	नवम्बर 2012 का संशोधित प्रस्ताव	अक्टूबर 2012 का प्रारंभिक प्रस्ताव	नवम्बर 2012 का संशोधित प्रस्ताव
(i).	प्रथम दिवस	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
(ii).	2 से 15 दिनों तक	413	318	826	636	1239	954
(iii).	16 से 30 दिनों तक	826	636	1652	1272	2478	1908
(iv).	30 दिनों के बाद	1652	1272	3304	2544	4956	3816

(संशोधित प्रस्ताव में कटौती प्रारंभिक प्रस्ताव की तुलना में लगभग 23 प्रतिशत है)

(iv). (क). विविध सेवाओं के लिए प्रभार:

(दर रु0 में प्रति कंटेनर प्रति दिन अथवा उसका भाग)

क्र. सं.	विवरण	कंटेनर 20 फीट लम्बाई से अनाधिक		कंटेनर 20 फीट लम्बाई से अनाधिक और 40 फीट लम्बाई तक		कंटेनर 40 फीट लम्बाई से अनाधिक और 45 फीट लम्बाई तक	
		विदेशगामी और तटीय		विदेशगामी और तटीय		विदेशगामी और तटीय	
		अक्टूबर 2012 का प्रारंभिक प्रस्ताव	नवम्बर 2012 का संशोधित प्रस्ताव	अक्टूबर 2012 का प्रारंभिक प्रस्ताव	नवम्बर 2012 का संशोधित प्रस्ताव	अक्टूबर 2012 का प्रारंभिक प्रस्ताव	नवम्बर 2012 का संशोधित प्रस्ताव
(क).	ट्रिप-पूर्व जांच (पीटीआई) (बिजली प्रभार अतिरिक्त)	562	348	844	522	1125	696
(ख).	प्रशीतन चालन जांच (बिजली प्रभार अतिरिक्त)	562	348	844	522	1125	696
(ग).	बिजली की आपूर्ति के लिए प्रभार (प्रशीतन यार्ड में जोड़ने तथा हटाने, अनुवीक्षण सहित) प्रति 4 घंटे अथवा उसका भाग	349	216	524	324	698	432

(संशोधित प्रस्ताव में कटौती प्रारंभिक प्रस्ताव की तुलना में लगभग 38 प्रतिशत है)

(ख). शट आऊट कंटेनर के लिए प्रभार:

(रु0 में)

क्र. सं.	विवरण	कंटेनर 20 फीट लम्बाई से अनाधिक		कंटेनर 20 फीट लम्बाई से अनाधिक और 40 फीट लम्बाई तक		कंटेनर 40 फीट लम्बाई से अनाधिक और 45 फीट लम्बाई तक	
		अक्टूबर 2012 का प्रारंभिक प्रस्ताव	नवम्बर 2012 का संशोधित प्रस्ताव	अक्टूबर 2012 का प्रारंभिक प्रस्ताव	नवम्बर 2012 का संशोधित प्रस्ताव	अक्टूबर 2012 का प्रारंभिक प्रस्ताव	नवम्बर 2012 का संशोधित प्रस्ताव
(i).	लदा हुआ	3281	2030	4922	3045	6563	4060
(ii).	खाली	2906	1798	4359	2697	5813	3596

(संशोधित प्रस्ताव में कटौती प्रारंभिक प्रस्ताव की तुलना में लगभग 38 प्रतिशत है)

(ग). अतिरिक्त प्रभार:

क्र. सं.	विवरण	कटेनर 20 फीट लम्बाई से अनाधिक		कटेनर 20 फीट लम्बाई से अनाधिक और 40 फीट लम्बाई तक		कटेनर 40 फीट लम्बाई से अनाधिक और 45 फीट लम्बाई तक	
		अक्टूबर 2012 का प्रारंभिक प्रस्ताव	नवम्बर 2012 का संशोधित प्रस्ताव	अक्टूबर 2012 का प्रारंभिक प्रस्ताव	नवम्बर 2012 का संशोधित प्रस्ताव	अक्टूबर 2012 का प्रारंभिक प्रस्ताव	नवम्बर 2012 का संशोधित प्रस्ताव
1.	लिफ्ट ऑन, परिवहन, लिफ्ट ऑफ सहित टर्मिनल के भीतर कटेनरों का स्थानांतरण - लदा हुआ - खाली	3281 2906	2030 1798	4922 4359	3045 2897	6563 5813	4060 3596
2.	कटेनर निकासी प्रभार (उच्च दबाव जल घुलाई)	938	580	1406	870	1875	1160
3.	दस्तावेजों का रद्दीकरण (प्रति ईआईआर)	141	87	141	87	141	87
4.	एक द्वार खोलना प्रभार (प्रति कटेनर)	938	580	938	580	938	580
5.	सील लगाना/उतारना (प्रति सील)	375	232	375	232	375	232
6.	जोखिमपूर्ण स्टिकर लगाना/उतारना (प्रति कटेनर)	375	232	375	232	375	232
7.	टर्मिनल के भीतर सीमाशुल्क जांच	750	464	750	464	750	464
8.	प्रशीतन कटेनरों का प्लग लगाना/हटाना (प्रति कटेनर)	-	58	-	58	-	58
9.	जोखिमपूर्ण कटेनर (प्रति कटेनर) की घोषणा नहीं करना/गलत घोषणा करना (प्रति कटेनर)	-	3480	-	3480	-	3480
10.	दस्तावेज जारी करना प्रति दस्तावेज अथवा उसका भाग (अधिकतम 5 पृष्ठ)	281	174	281	174	281	174
11.	वीआई रद्दीकरण	1875	1160	1875	1160	1875	1160
12.	निर्धारित समयावधि के बाद प्रासंगिक दस्तावेज जमा करने में विलंब (प्रभार प्रति दस्तावेज है)	-	580	-	580	-	580
13.	ओओजी कटेनर की घोषणा नहीं करना/गलत घोषणा करना (दर प्रति कटेनर)	-	3480	-	3480	-	3480
14.	पोत को गैंगवे उपलब्ध करवाने के लिए प्रभार प्रति कैलेंडर दिवस	-	50 प्रति घंटा प्रति गैंगवे परन्तु अधिकतम 1000 प्रतिदिन प्रति गैंगवे टिप्पणी: यह उपयोक्ता के अनुरोध पर प्रदान की जाने वाली वैकल्पिक सेवा है।	-	50 प्रति घंटा प्रति गैंगवे परन्तु अधिकतम 1000 प्रतिदिन प्रति गैंगवे टिप्पणी: यह उपयोक्ता के अनुरोध पर प्रदान की जाने वाली वैकल्पिक सेवा है।	-	50 प्रति घंटा प्रति गैंगवे परन्तु अधिकतम 1000 प्रतिदिन प्रति गैंगवे टिप्पणी: यह उपयोक्ता के अनुरोध पर प्रदान की जाने वाली वैकल्पिक सेवा है।

(संशोधित प्रस्ताव में कटौती प्रारंभिक प्रस्ताव की तुलना में लगभग 38 प्रतिशत है)

685 46/13-5

(घ). एक परिचालन के लिए हैच कवर प्रहस्तन (खोलना और बन्द करना दोनों):

(रु० में)

क्र. सं.	विवरण	प्रारंभिक प्रस्ताव		संशोधित प्रस्ताव	
		विदेशी पोत	तटीय पोत	विदेशी पोत	तटीय पोत
(i).	घाट पर हैच कवर बिछाए बिना	2363	1418	1462	877
(ii).	घाट पर हैच कवर बिछाने के साथ	4725	2835	2923	1754

(संशोधित प्रस्ताव में कटौती प्रारंभिक प्रस्ताव की तुलना में लगभग 40 प्रतिशत है)

5.3. जैसाकि तालिकाओं में ऊपर दी गई तुलनात्मक स्थिति से देखा जा सकता है, टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता में लगभग 42 प्रतिशत की वृद्धि है। सर्वोत्तम क्षमता में वृद्धि के मद्देनजर, बिजली और ईंधन लागत में लगभग 42-प्रतिशत की वृद्धि हुई है। इसके अलावा, सर्वोत्तम क्षमता में वृद्धि के परिणामस्वरूप प्रस्तावित प्रशुल्क की इकाई दर में कटौती हुई जोकि नीचे दी गई है:-

- (i). बर्थ किराया प्रभार लगभग 21 प्रतिशत की कटौती दर्शाता है।
- (ii). आयात/निर्यात तथा पोतांतरण कंटेनरों की प्रहस्तन दर लगभग 28 प्रतिशत की कटौती दर्शाती है।
- (iii). सभी कंटेनर श्रेणियों के लिए भंडारण प्रभार लगभग 23 प्रतिशत की कटौती दर्शाते हैं।
- (iv). विविध सेवाओं के लिए प्रभार और शट आऊट कंटेनरों के लिए प्रभार लगभग 38 प्रतिशत की कटौती दर्शाते हैं।
- (v). अतिरिक्त सेवाओं के लिए प्रभार लगभग 38 प्रतिशत की कटौती दर्शाते हैं।
- (vi). वीपीटी ने अतिरिक्त प्रभारों के तहत कुछ नई प्रशुल्क मदों का भी प्रस्ताव किया है।
- (vii). हैच कवर प्रहस्तन के लिए प्रभार लगभग 40 प्रतिशत की वृद्धि दर्शाते हैं।

6.1. प्रस्तावित प्रभारों में महत्वपूर्ण कटौती के मद्देनजर और यह ध्यान में रखते हुए कि वीपीटी ने कुछ नई प्रशुल्क मदों का प्रस्ताव किया है, संशोधित प्रस्ताव दिनांक 14 नवम्बर 2012 उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों/आरएफक्यू आवेदकों को परिचालित किया गया था। उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों/आरएफक्यू आवेदकों से प्राप्त होने वाली टिप्पणियों पर प्रतिसाद देने के लिए भी अनुरोध किया गया था।

6.2. इंडियन नेशनल शिपऑनर्स असोसिएशन (आईएनएसए) ने निवेदन किया था कि उन्हें संशोधित प्रस्ताव पर कोई टिप्पणी नहीं करनी है। वीसीटीपीएल ने 18 दिसम्बर 2012 को हुई संयुक्त सुनवाई में वीपीटी के संशोधित प्रस्ताव पर अपनी लिखित टिप्पणियां भेजी थी। वीसीटीपीएल से प्राप्त हुई लिखित टिप्पणियों की प्रति वीपीटी को उसकी टिप्पणियों, यदि कोई हो, के लिए अग्रेषित किया गया था। अनुस्मारक के बाद, वीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 3 जनवरी 2013 द्वारा वीपीटीपीएल की लिखित टिप्पणियों पर अपना जवाब भेजा था।

7.1. संदर्भित मामले में संयुक्त सुनवाई 18 दिसम्बर 2012 को वीपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। वीपीटी ने अपने प्रस्ताव का पावर प्वाइंट प्रस्तुतीकरण दिया था। संयुक्त सुनवाई में, वीपीटी और संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों/आरएफक्यू आवेदकों ने अपने निवेदन प्रस्तुत किए थे।

7.2. संयुक्त सुनवाई में वीपीटी द्वारा यथा सहमत, वीपीटी को हमारे पत्र दिनांक 26 दिसम्बर 2012 द्वारा सलाह दी गई थी कि 360 टीईयू प्रति हैक्टेयर के भूमि स्लॉटों और यार्ड क्षमता गणना में अतिरिक्त भूमि क्षेत्र पर विचार करते हुए यार्ड क्षमता और घाट क्षमता के बीच के अन्तर को कम किया जाए।

7.3. इस संबंध में, वीपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 28 दिसम्बर 2012 द्वारा अपने प्रस्ताव को और संशोधित किया था। प्रारम्भिक प्रस्ताव दिनांक 11 अक्टूबर 2012, संशोधित प्रस्ताव दिनांक 14 नवम्बर 2012 और आगे संशोधित प्रस्ताव दिनांक 28 दिसम्बर 2012 के बीच तुलनात्मक स्थिति नीचे सारबद्ध की गई है:—

(i). कंटेनर टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता:

(क). सर्वोत्तम घाट क्षमता:

सर्वोत्तम घाट क्षमता सभी तीनों प्रस्तावों में (3 गैन्ट्री क्रनों की तैनाती के आधार पर) 597,870 टीईयू बनाए रखी गई थी।

(ख). सर्वोत्तम यार्ड क्षमता:

अनुमानित सर्वोत्तम यार्ड क्षमता को 3,30,185 टीईयू से बढ़ाकर 5,43,429 टीईयू किया गया है जैसाकि निम्नलिखित तालिका में दर्शाया गया है:

क्र.सं.	पैरामीटर	वीपीटी द्वारा अक्टूबर 2012 के अपने प्रस्ताव में सुविचारित मूल्य	वीपीटी द्वारा नवम्बर 2012 के अपने प्रस्ताव में सुविचारित मूल्य	वीपीटी द्वारा दिसम्बर 2012 के संशोधित प्रस्ताव में सुविचारित मूल्य
क.	कुल भूमि स्लॉट टीईयू में (720 टीईयू प्रति हेक्टेयर प्रतिमानकों के अनुसार)	1440	2040	2370
ख.	औसत स्टेक ऊँचाई	3.5	3.5	3.5
ग.	अवधि दिनों की संख्या में	365	365	365
घ.	शीर्ष कारक	1.3	1.3	1.3
ङ.	औसत विराम समय	4 दिन-निर्यात 2 दिन-आयात	4 दिन-निर्यात 2 दिन-आयात	4 दिन-निर्यात 2 दिन-आयात
	सर्वोत्तम यार्ड क्षमता	330,185 टीईयू [(0.7 x 1440 x 3.5 x 365 / 1.3 x 3)]	467,762 टीईयू [(0.7 x 2040 x 3.5 x 365 / 1.3 x 3)]	543,429 टीईयू [(0.7 x 2370 x 3.5 x 365 / 1.3 x 3)]

(ग). सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता:

	अक्टूबर 2012 का प्रारम्भिक प्रस्ताव	नवम्बर 2012 का प्रस्ताव	दिसम्बर 2012 का संशोधित प्रस्ताव
घाट तथा यार्ड क्षमताओं के कम होने की वजह से कंटेनर टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता	330,185 टीईयू	467,762 टीईयू	543,429 टीईयू

(ii). प्रस्तावित सुविधा की पूंजी लागत सभी तीनों प्रस्तावों में रु0 633.11 करोड़ बनाए रखा गया है।

(iii). परिचालन लागत:

(रु० लाखों में)

क्र. सं.	विवरण	अक्तूबर 2012 का प्रारम्भिक प्रस्ताव		नवम्बर 2012 का प्रस्ताव		दिसम्बर 2012 का संशोधित प्रस्ताव	
		गणनाएं	रु० लाखों में	गणनाएं	रु० लाखों में	गणनाएं	रु० लाखों में
क.	प्रहस्तन गतिविधि						
1	बिजली	8 केडब्ल्यूएच / टीईयू x 330185 टीईयू x रु० 6.485 / केडब्ल्यूएच	171.30	8 केडब्ल्यूएच / टीईयू x 467762 टीईयू x रु० 6.485 / केडब्ल्यूएच	242.67	8 केडब्ल्यूएच / टीईयू x 543429 TEUs x रु० 6.485 / केडब्ल्यूएच	281.93
2	ईंधन(संशोधित ईंधन दरों के अनुसार)	4 लि. x 330185 x रु० 50.39	665.52	4 लि. x 467762 x रु० 50.39	942.82	4 लि. x 543429 x रु० 50.39	1095.34
3	मरम्मत और अनुरक्षण लागत						
	क) सिविल (सभी सिविल परिसंपत्तियों का 1 प्रतिशत)	रु० 12668.70 लाख x 1%	126.69	रु० 12668.70 लाख x 1%	126.69	रु० 12668.70 लाख x 1%	126.69
	ख) अभियांत्रिक, बिजली और आईटी प्रणालियां	रु० 32857.98 लाख x 2%	657.16	रु० 32857.98 लाख x 2%	657.16	रु० 32857.98 लाख x 2%	657.16
4	बीमा सकल अचल परिसंपत्तियों का 1 प्रतिशत	रु० 49990.08 लाख x 1%	499.90	रु० 49990.08 लाख x 1%	499.90	रु० 49990.08 लाख x 1%	499.90
5	मूल्यहास						
	क) सिविल (सभी सिविल परिसंपत्तियों का 3.34%)	रु० 12668.70 लाख x 3.34%	423.13	रु० 12668.70 लाख x 3.34%	423.13	रु० 12668.70 लाख x 3.34%	423.13
	ख) अभियांत्रिक, बिजली और आईटी प्रणालियां (अभियांत्रिक, बिजली और आईटी प्रणालियों का 10.34 प्रतिशत)	रु० 32857.98 लाख x 10.34%	3397.52	रु० 32857.98 लाख x 10.34%	3397.52	रु० 32857.98 लाख x 10.34%	3397.52
6	लाइसेंस शुल्क (पत्तन द्वारा यथा दिया गया)		251.48		283.72		169.57
7	अन्य व्यय (सकल अचल परिसंपत्तियों का 15 प्रतिशत)	रु० 49990.08 लाख x 15%	7498.51	रु० 49990.08 लाख x 15%	7498.51	रु० 49990.08 लाख x 15%	7498.51
	प्रहस्तन गतिविधि के लिए कुल परिचालन तथा अनुरक्षण लागत		13691.21		14072.12		14149.75

क्र. सं.	विवरण	अक्टूबर 2012 का प्रारंभिक प्रस्ताव		नवम्बर 2012 का प्रस्ताव		दिसम्बर 2012 का संशोधित प्रस्ताव	
		गणनाएं	रु० लाखों में	गणनाएं	रु० लाखों में	गणनाएं	रु० लाखों में
ख.	बर्थ किराया गतिविधि						
1	मरम्मतें तथा अनुसंधान लागत (सभी बर्थ लागत का 1 प्रतिशत)	रु० 13321.40 लाख x 1%	133.21	रु० 13321.40 लाख x 1%	133.21	रु० 13321.40 लाख x 1%	133.21
2	बीमा (सकल अचल परिसंपत्तियों का 1 प्रतिशत)	रु० 13321.40 लाख x 1%	133.21	रु० 13321.40 लाख x 1%	133.21	रु० 13321.40 लाख x 1%	133.21
3	मूल्यहास (बर्थ लागत का 3.34 प्रतिशत)	रु० 13321.40 लाख x 3.34%	444.93	रु० 13321.40 लाख x 3.34%	444.93	रु० 13321.40 लाख x 3.34%	444.93
	बर्थ किराया गतिविधि के लिए कुल परिचालन लागत		711.35		711.35		711.35
ग.	कुल परिचालन लागत (क) + (ख)		14402.56		14783.47		14861.10

(iv). वीपीटी द्वारा अनुमानित राजस्व अपेक्षा निम्नलिखित है:-

क्र. सं.	विवरण	अक्टूबर 2012 का प्रारंभिक प्रस्ताव		नवम्बर 2012 का प्रस्ताव		दिसम्बर 2012 का संशोधित प्रस्ताव	
		प्रहस्तन गतिविधि	बर्थ किराया गतिविधि	प्रहस्तन गतिविधि	बर्थ किराया गतिविधि	प्रहस्तन गतिविधि	बर्थ किराया गतिविधि
1.	कुल वार्षिक परिचालन लागत	13691.21	711.35	14072.12	711.35	14149.75	711.35
2.	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	7998.41	2131.42	7998.41	2131.42	7998.41	2131.42
	वार्षिक राजस्व अपेक्षा	21689.62	2842.77	22070.53	2842.77	22148.16	2842.77

(v). वार्षिक राजस्व अपेक्षा का प्रभाजन

(रु० लाखों में)

प्रशुल्क समूह	आबंटित राजस्व का %	वार्षिक राजस्व अपेक्षा (रुपया)		
		अक्टूबर 2012 का प्रारंभिक प्रस्ताव	नवम्बर 2012 का प्रस्ताव	दिसम्बर 2012 का संशोधित प्रस्ताव
कंटेनर प्रहस्तन प्रभार	90%	19520.66	19863.48	19933.34
भूमि किराया प्रभार	7%	1518.27	1544.94	1550.37
विविध प्रभार	3%	650.69	662.11	664.44
कुल	100%	21689.62	22070.53	22148.15

685 4/13-6

7.4. उपर्युक्त प्रभारों के मददेनजर, वीपीटी द्वारा पहले प्रस्तावित अपक्रंट प्रशुल्क में भी बदलाव किया गया है। अक्टूबर 2012 के इसके प्रारंभिक प्रस्ताव में विभिन्न सेवाओं के लिए वीपीटी द्वारा प्रस्तावित अपक्रंट प्रशुल्क के संबंध में में तुलनात्मक स्थिति नीचे दी गई है:-

(i). बर्थ किराया प्रभार:

(दर ₹0 में प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग)

विवरण	अक्टूबर 2012 का प्रारंभिक प्रस्ताव		नवम्बर 2012 का प्रस्ताव		दिसम्बर 2012 का संशोधित प्रस्ताव	
	विदेश-गामी पोत	तटीय पोत	विदेश-गामी पोत	तटीय पोत	विदेश-गामी पोत	तटीय पोत
बर्थ अधिग्रहीत करने के लिए	1.895	1.137	1.494	0.896	1.162	0.697

(ii). कंटेनरों के प्रहस्तन तथा संचलन के लिए प्रभार:

(क). आयात तथा निर्यात कंटेनरों के लिए समेकित दर:

(₹0 में)

क्र. सं.	विवरण	कंटेनर 20 फीट लम्बाई से अनाधिक						कंटेनर 20 फीट लम्बाई से अनाधिक और 40 फीट लम्बाई तक						कंटेनर 40 फीट लम्बाई से अनाधिक और 45 फीट लम्बाई तक					
		विदेशगामी			तटीय			विदेशगामी			तटीय			विदेशगामी			तटीय		
		अक्तू 2012	नव 2012	दिस 2012	अक्तू 2012	नव 2012	दिस 2012	अक्तू 2012	नव 2012	दिस 2012	अक्तू 2012	नव 2012	दिस 2012	अक्तू 2012	नव 2012	दिस 2012	अक्तू 2012	नव 2012	दिस 2012
(क)	लदे हुए कंटेनर -आयात/निर्यात	6900	4310	3723	3600	2586	2234	9000	6464	5584	5400	3879	3351	12000	8620	7446	7200	5172	4468
(ख)	खाली कंटेनर -आयात/निर्यात	4199	3016	2607	2520	1610	1564	6301	4526	3911	3761	2716	2347	8398	6032	5212	5040	3620	3127
(ग)	सीवाई से रेल फ्लैट अथवा विलोमतः परिवहन और लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ लदा हुआ - खाली	2344	1683	1454	2344	1683	1455	3516	2525	2181	3516	2525	2181	4688	3366	2908	4688	3366	2908
		2157	1549	1336	2157	1549	1338	3234	2323	2007	3234	2323	2006	4314	3098	2676	4314	3098	2676

(ख). पोतांतरण कंटेनरों का प्रहस्तन:

(₹0 में)

विवरण	कंटेनर 20 फीट लम्बाई से अनाधिक						कंटेनर 20 फीट लम्बाई से अनाधिक और 40 फीट लम्बाई तक						कंटेनर 40 फीट लम्बाई से अनाधिक और 45 फीट लम्बाई तक					
	विदेशगामी			तटीय			विदेशगामी			तटीय			विदेशगामी			तटीय		
	अक्तू 2012	नव 2012	दिस 2012	अक्तू 2012	नव 2012	दिस 2012	अक्तू 2012	नव 2012	दिस 2012	अक्तू 2012	नव 2012	दिस 2012	अक्तू 2012	नव 2012	दिस 2012	अक्तू 2012	नव 2012	दिस 2012
लदे हुए तथा खाली	7088	5061	4398	4253	3055	2639	10631	7636	6596	6378	4581	3957	14176	10182	8795	8506	6110	5277

(iii). कंटेनरों के भंडारण के लिए प्रभार:

(क). आयात - लदे हुए तथा खाली कंटेनर:

(दर ₹0 में प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग)

क्र. सं.	विवरण	कंटेनर 20 फीट लम्बाई से अनाधिक			कंटेनर 20 फीट लम्बाई से अनाधिक और 40 फीट लम्बाई तक			कंटेनर 40 फीट लम्बाई से अनाधिक और 45 फीट लम्बाई तक		
		अक्तूबर 2012 का प्रारंभिक प्रस्ताव	नवम्बर 2012 का प्रस्ताव	दिसम्बर 2012 का संशोधित प्रस्ताव	अक्तूबर 2012 का प्रारंभिक प्रस्ताव	नवम्बर 2012 का प्रस्ताव	दिसम्बर 2012 का संशोधित प्रस्ताव	अक्तूबर 2012 का प्रारंभिक प्रस्ताव	नवम्बर 2012 का प्रस्ताव	दिसम्बर 2012 का संशोधित प्रस्ताव
(i).	प्रथम 1 दिन	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क
(ii).	2 से 6 दिनों तक	413	318	275	826	636	550	1239	954	825
(iii).	6 से 15 दिनों तक	826	636	550	1652	1272	1100	2478	1908	1650
(iv).	15 दिनों से अधिक	1652	1272	1100	3304	2544	2200	4956	3816	3300

(ख). शट आऊट कंटेनर के लिए प्रभार:

(रु० में)

क्र. सं.	विवरण	कंटेनर 20 फीट लम्बाई से अनाधिक		कंटेनर 20 फीट लम्बाई से अनाधिक और 40 फीट लम्बाई तक		कंटेनर 40 फीट लम्बाई से अनाधिक और 45 फीट लम्बाई तक	
		अक्टूबर 2012 का प्रारंभिक प्रस्ताव	नवम्बर 2012 का प्रस्ताव और दिसम्बर 2012 का संशोधित प्रस्ताव	अक्टूबर 2012 का प्रारंभिक प्रस्ताव	नवम्बर 2012 का प्रस्ताव और दिसम्बर 2012 का संशोधित प्रस्ताव	अक्टूबर 2012 का प्रारंभिक प्रस्ताव	नवम्बर 2012 का प्रस्ताव और दिसम्बर 2012 का संशोधित प्रस्ताव
(i).	लदा हुआ	3281	2030	4922	3045	6563	4060
(ii).	खाली	2906	1798	4359	2697	5813	3596

(ग). अतिरिक्त प्रभार:

(रु० में)

क्र. सं.	विवरण	कंटेनर 20 फीट लम्बाई से अनाधिक		कंटेनर 20 फीट लम्बाई से अनाधिक और 40 फीट लम्बाई तक		कंटेनर 40 फीट लम्बाई से अनाधिक और 45 फीट लम्बाई तक	
		अक्टूबर 2012 का प्रारंभिक प्रस्ताव	नवम्बर 2012 का प्रस्ताव और दिसम्बर 2012 का संशोधित प्रस्ताव	अक्टूबर 2012 का प्रारंभिक प्रस्ताव	नवम्बर 2012 का प्रस्ताव और दिसम्बर 2012 का संशोधित प्रस्ताव	अक्टूबर 2012 का प्रारंभिक प्रस्ताव	नवम्बर 2012 का प्रस्ताव और दिसम्बर 2012 का संशोधित प्रस्ताव
1.	टर्मिनल के भीतर कंटेनरों का स्थानांतरण लिफ्ट ऑन, परिवहन, लिफ्ट ऑफ सहित -लदा हुआ -खाली	3281 2906	2030 1798	4922 4359	3045 2697	6563 5813	4060 3596
2.	कंटेनर निकासी प्रभार (उच्च दबाव जल धुलाई)	938	580	1406	870	1875	1160
3.	दस्तावेजों का रद्दीकरण (प्रति ईआईआर)	141	87	141	87	141	87
4.	एक द्वार खोलना प्रभार (प्रति कंटेनर)	938	580	938	580	938	580
5.	सील लगाना/उतारना (प्रति सील)	375	232	375	232	375	232
6.	जोखिमपूर्ण स्टिकर लगाना/उतारना (प्रति कंटेनर)	375	232	375	232	375	232
7.	टर्मिनल के भीतर सीमाशुल्क जांच	750	464	750	464	750	464
8.	प्रशीतन कंटेनर का प्लग लगाना/हटाना (प्रति कंटेनर)	-	58	-	58	-	58
9.	जोखिमपूर्ण कंटेनर (प्रति कंटेनर) की घोषणा नहीं करना/ गलत घोषणा करना (प्रति कंटेनर)	-	3480	-	3480	-	3480
10.	दस्तावेज जारी करना प्रति दस्तावेज अथवा उसका भाग (अधिकतम 5 पृष्ठ)	281	174	281	174	281	174
11.	वीआई रद्दीकरण	1875	1160	1875	1160	1875	1160
12.	निर्धारित समयवधि के बाद प्रासंगिक दस्तावेज जमा करने में विलंब (प्रभार प्रति दस्तावेज है)	-	580	-	580	-	580
13.	ओओजी कंटेनर की घोषणा नहीं करना/ गलत घोषणा करना (दर प्रति कंटेनर)	-	3480	-	3480	-	3480

क्र. सं.	विवरण	कंटेनर 20 फीट लम्बाई से अनाधिक	कंटेनर 20 फीट लम्बाई से अनाधिक और 40 फीट लम्बाई तक	कंटेनर 40 फीट लम्बाई से अनाधिक और 45 फीट लम्बाई तक
		अक्टूबर 2012 का प्रारंभिक प्रस्ताव	नवम्बर 2012 का प्रारंभिक प्रस्ताव और दिसम्बर 2012 का संशोधित प्रस्ताव	अक्टूबर 2012 का प्रारंभिक प्रस्ताव
14.	पोत को गैंगवे उपलब्ध करवाने के लिए प्रभार प्रति कैलेंडर दिवस	50 प्रति घंटा प्रति गैंगवे परन्तु अधिकतम 1000 प्रतिदिन प्रति गैंगवे टिप्पणी: यह उपयोगिता के अनुरोध पर प्रदान की जाने वाली वैकल्पिक सेवा है।	50 प्रति घंटा प्रति गैंगवे परन्तु अधिकतम 1000 प्रतिदिन प्रति गैंगवे टिप्पणी: यह उपयोगिता के अनुरोध पर प्रदान की जाने वाली वैकल्पिक सेवा है।	50 प्रति घंटा प्रति गैंगवे परन्तु अधिकतम 1000 प्रतिदिन प्रति गैंगवे टिप्पणी: यह उपयोगिता के अनुरोध पर प्रदान की जाने वाली वैकल्पिक सेवा है।

(घ). एक परिचालन के लिए हैच कवर प्रहस्तन (खोलना तथा बन्द करना दोनों):

(रु० में)

क्र. सं.	विवरण	अक्टूबर 2012 का प्रारंभिक प्रस्ताव		नवम्बर 2012 का प्रस्ताव और दिसम्बर 2012 का संशोधित प्रस्ताव	
		विदेशगामी पोत	तटीय पोत	विदेशगामी पोत	तटीय पोत
(i).	घाट पर हैच कवर बिछाए बिना	2363	1418	1462	877
(ii).	घाट पर हैच कवर बिछाए जाने के साथ	4725	2835	2923	1754

8.1. वीपीटी द्वारा अपने पत्र दिनांक 28 दिसम्बर 2012 के कवर के अधीन वीपीटी द्वारा दाखिल किए गए संशोधित प्रस्ताव की जांच करते समय, यह देखा गया था कि हालांकि वीपीटी ने निर्यात कंटेनरों के लिए 4 दिनों का विराम समय और आयात कंटेनरों के लिए 2 दिनों का विराम समय यार्ड क्षमता गणना में सुविचारित किया है, परन्तु इसने अपफ्रंट भंडारण प्रभारों की गणना में आयात कंटेनरों के लिए निर्यात कंटेनरों हेतु 4 दिन और आयात कंटेनरों के लिए 6 दिन के विराम समय पर विचार किया है। अतः, वीपीटी से स्थिति को स्पष्ट करने के लिए कहा गया था। वीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 5 जनवरी 2013 द्वारा विराम समय के संबंध में निम्नलिखित निवेदन किए थे:-

- महापत्तन न्यासों में वीपीटी परियोजनाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु दिशानिर्देश, 2008 के अनुसार, यार्ड क्षमता की गणना करते समय सुविचारित किए जाने वाला विराम समय निर्यात के लिए 4 दिन और आयात के लिए 2 दिन है। चूंकि वर्ष 2011-12 के दौरान पत्तन में निर्यातों तथा आयातों का अनुपात 1:1 है, इसलिए 3 दिनों का भारित औसत विराम समय माना गया है।
- यातायात की बढ़ोतरी तथा रेल एवं सड़क संपर्क की सीमाओं को मददेनजर रखते हुए, यह अनुमान लगाया गया है कि प्रस्तावित टर्मिनल पर विराम समय आयात के लिए 6 दिन और निर्यात के लिए 4 दिन होगा।
- यार्ड क्षमता में अनुमानित विराम समय को लेना वास्तविक नहीं लगता है क्योंकि इससे टर्मिनल के अकुशल परिचालन को बढ़ावा मिल सकता है क्योंकि यह टीएएमपी दिशानिर्देशों में परिकल्पित मानक से विपश्चित है। यह मुद्दा बोलीदाताओं द्वारा 18-12-2012 को हुई टीएएमपी की संयुक्त सुनवाई के दौरान भी उठाया गया था जिसपर विचार नहीं किया गया है और बोलीदाताओं को सलाह दी जाती है कि टर्मिनल के कुशल उपयोग के लिए टीएएमपी प्रतिमानकों के अनुसार परिचालन करे।

8.2. चूंकि वीपीटी के जवाब में विराम समय स्थिति को पूरी तरह से स्पष्ट नहीं किया गया था, इसलिए वीपीटी से स्थिति को दोबारा स्पष्ट करने का अनुरोध किया गया था। इसके अलावा, यह देखा गया था कि हालांकि वीपीटी ने प्रस्तावित सुविधा में जोखिमपूर्ण कंटेनरों का प्रहस्तन परिकल्पित नहीं किया है, परन्तु इसने जोखिमपूर्ण कंटेनरों के लिए भंडारण स्लैब ढांचे का प्रस्ताव किया है। अतः वीपीटी से जोखिमपूर्ण कंटेनरों से संबंधित स्थिति भी स्पष्ट करने का अनुरोध किया गया था।

8.3. इस संबंध में, वीपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 7 जनवरी 2013 द्वारा निम्नलिखित निवेदन किए हैं:-

- (i). टीएएमपी प्रतिमानकों के अनुसार यार्ड क्षमता की गणना करते समय निर्यात कार्गो के लिए 4 दिनों और आयात कार्गो के लिए 2 दिनों के विराम समय पर विचार किया गया है।
- (ii). इन्हीं प्रतिमानकों को अंगीकृत करते हुए और गणना के अनुसार भंडारण प्रभार संशोधित किए गए हैं, भंडारण प्रभार लदे हुए/खाली आयात/निर्यात कंटेनरों के लिए रु0 206/- प्रतिदिन प्रति टीईयू परिगणित होता है। वीपीटी ने इस संबंध में गणनाएं भेजी हैं।
- (iii). जोखिमपूर्ण कंटेनरों के संबंध में, यह बताया गया है कि पत्तन में अभी तक जोखिमपूर्ण कंटेनरों की संख्या शून्य है। वैसे प्रस्तावित टर्मिनल में प्रहस्तित किए जाने वाले जोखिमपूर्ण कंटेनरों की संख्या का अनुमान नहीं लगाया जा सकता।

9. इस मामले में विचार-विमर्श से संबंधित कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय के अभिलेखों में उपलब्ध हैं। संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों और तर्कों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये ब्योरे हमारे वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

10. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:-

- (i). यह प्रस्ताव अभिकल्प, निर्माण, वित्त, परिचालन एवं हस्तांतरण (डीबीएफओटी) आधार पर सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) तरीके के अधीन विकसित किए जाने वाले विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी) में प्रस्तावित कंटेनर टर्मिनल में कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए है। यह प्रस्ताव फरवरी 2008 में (तत्कालीन) पोत परिवहन, सड़क परिवहन तथा राजमार्ग मंत्रालय द्वारा जारी किए गए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिशानिर्देशों पर आधारित है।

वीपीटी को यह पहले ही स्पष्ट किया जा चुका है कि फरवरी, 2008 की पीपीपी परियोजनाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु दिशानिर्देशों के खंड 2.2 के अनुसार, कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए अब निर्धारित की जाने वाली प्रशुल्क सीमाएं केवल प्रस्तावित परियोजना पर ही लागू नहीं होगी अपितु अगले पांच वर्षों के दौरान वीपीटी में कंटेनरों के चिह्नित प्रहस्तन के लिए बाद में बोली लगाई जाने वाली सभी परियोजनाओं पर भी लागू होगी।

- (ii). वीपीटी ने अक्टूबर 2012 में अपना प्रस्ताव दाखिल किया था। तत्पश्चात, इस मामले की कार्यवाही के दौरान हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरणों के आधार पर, वीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 14 नवम्बर 2012 के कवर के अधीन अपना प्रस्ताव संशोधित किया था। उसके बाद, 18 दिसम्बर 2012 को हुई संयुक्त सुनवाई में लिए गए निर्णयों के आधार पर, वीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 28 दिसम्बर 2012 के कवर के अधीन प्रस्ताव को और संशोधित किया है। वीपीटी का संशोधित प्रस्ताव दिनांक 28 दिसम्बर 2012 इस मामले की कार्यवाही के दौरान वीपीटी द्वारा प्रेषित की गई सूचना/स्पष्टीकरण के साथ इस विश्लेषण में सुविचारित किए गए हैं।

- (iii). यह स्वीकार करना होगा कि अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण जरूरी नहीं कि परियोजना पैरामीटरों का अनुसरण करे परन्तु पूर्व-निर्णीत मानकों तथा प्रतिमानकों पर आधारित है। जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) में, अपफ्रंट प्रशुल्क 1000 मीटर घाट लम्बाई के लिए मानक टर्मिनल विशिष्टता पर विचार करते हुए निर्धारित किया गया था। तथापि, चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) के मामले में मेगा कंटेनर टर्मिनल अपफ्रंट प्रशुल्क ब्रेकवॉटर के निर्माण जैसे परियोजना विशिष्ट पैरामीटर पर विचार करते हुए निर्धारित किया गया था। वीपीटी के प्रस्ताव में, वीपीटी ने 200 टन क्षमता मूरिंग डॉल्फिन के निर्माण पर विचार किया है। जब वीपीटी से विशिष्ट रूप से यह पुष्टि करने का अनुरोध किया गया था कि क्या मूरिंग डॉल्फिन का निर्माण भावी कंटेनर प्रहस्तन परियोजनाओं के लिए भी एक फीचर होगा, वीपीटी ने बताया है कि यह जरूरी नहीं है कि अन्य परियोजनाओं में मूरिंग डॉल्फिन का निर्माण किया जाए, क्योंकि यह उस क्षेत्र की विशिष्टता तथा वातावरण पर निर्भर करेगा जहां भावी टर्मिनल आएंगे। चूंकि मूरिंग डॉल्फिन इसकी विशिष्टता तथा वातावरण के आधार पर कंटेनर टर्मिनल के लिए अभिकल्पित किया बताया गया है, इसलिए इससे संबंधित पैरामीटर को विश्लेषण में लिया गया है।
- (iv). वीपीटी द्वारा दाखिल किया गया प्रस्ताव सामान्यतः अधिसूचना सं. टीएएमपी/52/2007-विविध दिनांक 26 फरवरी 2008 द्वारा अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए जारी किए गए दिशानिर्देशों का पालन करता है। दिशानिर्देशों से विपथनों पर आगे के अनुच्छेदों में चर्चा की गई है।
- (v). वीपीटी ने अपफ्रंट दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों अर्थात् 100 मीटर की घाट लम्बाई के लिए एक घाट क्रेन, के अनुसार चार घाट क्रेनों की आवश्यकता के स्थान पर सीमित यार्ड क्षेत्र की वजह से और इसलिए भूमि स्लॉटों की संख्या 395 मीटर घाट लम्बाई के लिए तीन घाट क्रेनें तैनात करने का प्रस्ताव किया है। चूंकि अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में भंडारण प्रयोजन के लिए आबंटित किए जाने वाले क्षेत्र के लिए न तो कोई प्रतिमानक निर्धारित किया गया है और न ही पत्तन पर कोई रोक लगाई गई है, इसलिए वीपीटी से अनुरोध किया गया था कि अपनी घाट क्षमता की समीक्षा करे औ यार्ड क्षमता की गणना में इसके द्वारा सुविचारित कारकों पर पुनर्विचार करे तथा यार्ड क्षमता में सुधार करे ताकि यार्ड क्षमता और घाट क्षमता के बीच के अन्तर को कम किया जा सके। वीपीटी ने बताया है कि उनके पास कंटेनर टर्मिनल के निकट और भूमि नहीं है और कि वे रेलवे शटल और कंटेनरों के भंडारण के लिए टर्मिनल से दूर यार्ड की योजना बना रहे हैं। किन्तु, संयुक्त सुनवाई में यथा सहमत, वीपीटी ने घाट क्षमता तथा यार्ड क्षमता के बीच बेमेल को कम करने के लिए कंटेनरों के भंडारण के लिए अतिरिक्त भूमि का आबंटन परिकल्पित किया है। यह उल्लेखनीय है कि अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश स्टेक यार्ड के विकास के लिए पत्तन द्वारा भूमि के आबंटन के लिए कोई मान या प्रतिमानक निर्धारित नहीं करते हैं। उसी समय, पत्तन के सामने पेश आ रही रूकावटें टर्मिनल के प्रत्यक्ष पैरामीटरों की वजह से हैं जिसे पूरी तरह नजरअंदाज नहीं किया जा सकता। 4 घाट क्रेनों की बजाय 3 घाट क्रेनों की तैनाती संबंधी मामला इस विश्लेषण के बाद वाले भाग में चर्चा किया गया है।
- (vi). टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता:
- (क). सर्वोत्तम यार्ड क्षमता:
- (i). भूमि स्लॉट:
- 141000 वर्ग मीटर का कुल भूमि क्षेत्र शुरू में वीपीटी द्वारा कंटेनर टर्मिनल विकास के लिए उपलब्ध करवाए जाने का प्रस्ताव किया गया था। आरटीजी स्थानांतरण ट्रकों, ट्रक पार्किंग क्षेत्र, लैंडस्केपिंग, टर्मिनल सड़कों, पेवमेन्ट तथा अन्य परिचालनात्मक क्षेत्रों, कर्मचारियों के लिए भवन तथा सुविधाएं और परिचालनों आदि के लिए क्षेत्र उपलब्ध करवाने के बाद, पत्तन ने 141000 वर्ग मीटर में से कंटेनर भंडारण के लिए 41230 वर्ग मीटर क्षेत्र आबंटित करने का प्रस्ताव किया था। उसके बाद, सर्वोत्तम

क्षमता और यार्ड क्षमता के बीच के अन्तर को कम करने के लिए, वीपीटी ने कंटेनरों के भंडारण के लिए 24570 वर्ग मीटर अतिरिक्त क्षेत्र आबंटित करने का निर्णय लिया था जिससे भंडारण क्षेत्र कुल मिलाकर 65800 वर्ग मीटर हो जाता है।

(ii). भूमि स्लॉटों की गणना के प्रयोजन के लिए, अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 720 टीईयू प्रति हैक्टेयर का प्रतिमानक निर्धारित करते हैं। आदेश दिनांक 30 दिसम्बर 2009 द्वारा न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) में कंटेनर टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के मामले में, 360 टीईयू प्रति हैक्टेयर के भूमि स्लॉटों पर विचार किया गया था जोकि कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर के संचलन के लिए अपेक्षित अतिरिक्त क्षेत्र और कंटेनर द्वारा अधिग्रहीत क्षेत्र, कंटेनरों के बीच स्थान आदि के संदर्भ में एनएमपीटी के विश्लेषण पर आधारित था। एनएमपीटी द्वारा पेश किया गया औचित्य कि 360 टीईयू प्रति हैक्टेयर सुरक्षित तरीके से व्यवस्थित किया जा सकता है, वीपीटी ने 360 टीईयू प्रति हैक्टेयर पर भूमि स्लॉटों पर विचार करते हुए मौजूदा मामले में सर्वोत्तम यार्ड क्षमता का अनुमान लगाया है।

(iii). औसत स्टेक ऊंचाई:
अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2.5 की औसत स्टेक ऊंचाई विनिर्दिष्ट करते हैं। वीपीटी ने वर्ष 2011-12 के दौरान वीपीटी में पड़ोस में परिचालन करने वाले निजी परिचालक द्वारा अर्जित वास्तविकताओं के आधार पर 3.5 की स्टेक ऊंचाई पर विचार किया है। उल्लेखनीय है कि उक्त स्टेक ऊंचाई उच्चतर है जब इसकी जेएनपीटी तथा सीएचपीटी में वीपीपी परियोजनाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करते समय 3 की स्टेक ऊंचाई से तुलना की थी।

(iv). औसत विराम समय:
अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश निर्यात कंटेनरों के लिए 4 दिन और आयात कंटेनरों के लिए 2 दिनों के आधार पर 3 दिनों का औसत विराम समय विनिर्दिष्ट करते हैं। यार्ड क्षमता गणना में वीपीटी द्वारा इस स्थिति पर विचार किया गया है। वीसीटीपीएल ने समग्र विराम समय को 4 दिन करने के लिए विराम समय में एक और दिन की बढ़ोतरी करने का सुझाव दिया है। वीपीटी द्वारा भेजे गए ब्योरो से, वास्तविक विराम समय जो पिछले तीन वर्षों के दौरान वीपीटी में परिचालित किए जा रहे निजी कंटेनर टर्मिनल में प्रचलित था, 3 दिनों के औसत विराम समय से तुलनीय देखा गया है। इसके अलावा, वीपीटी ने पुष्टि की है कि आयात के लिए विराम समय वास्तविक और सही योजना से साध्य है। वीपीटी ने आयात/निर्यात कंटेनरों का प्रचलित अनुपात 51.58 : 48.42 अंगीकृत किया है जो पत्तन द्वारा 51.3 : 48.7 पर प्रतिवेदित कंटेनरों के आयात निर्यात प्रोफाइल से तुलनीय पाया गया है।

(v). दिशानिर्देशों में निर्धारित फार्मूला और वीपीटी द्वारा सुविचारित पैरामीटरों के आधार पर यार्ड क्षमता 543429 टीईयू परिगणित होता है।

(ख). सर्वोत्तम घाट क्षमता:

(i). जैसाकि पहले बताया गया है, वीपीटी ने दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार 4 घाट क्रेनों की तुलना में 395 मीटर की बर्थ लम्बाई के लिए 3 घाट क्रेनों पर विचार किया है। पत्तन ने यह कारण बताते हुए उक्त विपथन को तर्कसंगत ठहराया है कि कंटेनर टर्मिनल के निकट सीमित यार्ड स्थान और भूमि स्लॉटों की संख्या है। अतः पत्तन ने 4

घाट क्रेनों के स्थान पर 3 की तैनाती परिकल्पित की है ताकि सर्वोत्तम घाट क्षमता तथा सर्वोत्तम यार्ड क्षमता कम से कम हो सके। यह उल्लेखनीय है कि यदि दिशानिर्देशों में निर्धारित 4 घाट क्रेनों के प्रतिमानक पर विचार किया जाता है तो सर्वोत्तम घाट क्षमता 5.43 लाख टीईयू प्रतिवर्ष की निर्धारित सर्वोत्तम यार्ड क्षमता के विपरीत 7.97 लाख टीईयू होगी। बर्थ में एक और क्रेन की तैनाती, सिर्फ अपफ्रंट दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानक से संख्या के मिलान के लिए, जब यह तथ्य होगा कि अतिरिक्त क्रेन टर्मिनल की क्षमता में सुधार करने में योगदान नहीं दे सकती और केवल यह निष्क्रिय निवेश होगा, क्योंकि यार्ड क्षमता भिन्न है। चूंकि घाट क्रेनों की संख्या को 3 तक सीमित किए जाने के पत्तन के प्रस्ताव से निष्क्रिय निवेश की लागत से अपफ्रंट प्रशुल्क पर अनावश्यक बोझ पड़ेगा, इसलिए यह विश्लेषण प्रस्तावित सुविधा में 3 घाट क्रेनों की तैनाती को लेखा में लेते हुए आगे बढ़ेगा। इस संबंध में, यहां पर यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि फरवरी 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 3.2 इस प्राधिकरण को अनुमति देता है कि संबद्ध पत्तन न्यास द्वारा भेजे गए औचित्य के आधार पर और पत्तन विशिष्ट परिस्थितियों को ध्यान में रखते हुए प्रतिमानकों में आवश्यक समायोजन करे।

(ii). वीपीटी ने अपफ्रंट दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार 25 फेरे प्रति घंटा प्रति क्रेन की उत्पादकता पर विचार किया है। चूंकि प्रस्तावित टर्मिनल में टविन टैंडम क्रेन परिकल्पित की गई हैं, इसलिए ऐसा हो सकता है कि उत्पादकता 25 फेरे प्रति घंटा से अधिक होगी। इस संबंध में एक प्रश्न में, वीपीटी ने यह स्पष्ट करने की मांग की है कि उत्पादकता प्रहस्तित पोतों के प्रकार पर निर्भर करेगी और यह विचार करते हुए कि एक बड़ा मंदर जलयान अथवा दो छोटे डॉटर पोतों में से कौन सा प्रस्तावित बर्थ में प्रहस्तित किया जा सकता है, 25 फेरे प्रति क्रेन का उत्पादकता प्रतिमानक उचित विचार किया गया पाया गया है। यह विचार करते हुए कि उपयोक्ताओं ने 25 फेरे प्रति घंटा प्रति क्रेन पर विचार करने के संबंध में कोई आपत्ति नहीं उठाई है, विश्लेषण में इसपर विचार किया गया है। भले ही ज्यादा फेरों पर विचार किया गया हो, इससे आगे केवल घाट क्षमता में बढ़ोतरी होगी, जबकि क्षमता, जोकि सीमांकन कारक है, स्थिर रहेगी।

(iii). दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार अन्य पैरामीटर लागू करते हुए और सर्वोत्तम घाट क्षमता की गणना के लिए फार्मूला के आधार पर, सर्वोत्तम घाट क्षमता वीपीटी में कंटेनर टर्मिनल के लिए 597870 टीईयू प्रतिवर्ष परिकल्पित किया गया है।

(ग). फरवरी 2008 के दिशानिर्देशों के खंड 3 के अनुसार, टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता सर्वोत्तम घाट तथा स्टैक यार्ड क्षमताओं से कम है। तदनुसार, कंटेनर टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित, सर्वोत्तम घाट तथा यार्ड क्षमताओं का निम्नतर होते हुए, 543429 टीईयू सुविचारित किया गया है।

(vii). पूंजी लागत:
कंटेनर टर्मिनल की कुल पूंजी लागत पत्तन द्वारा ₹0 633.11 करोड़ अनुमानित किया गया है जिसमें से ₹0 133.21 करोड़ बर्थिंग गतिविधि के लिए अनुमानित किया गया है और शेष कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि के लिए ₹0 499.90 करोड़ का अनुमान लगाया गया है जोकि नीचे स्पष्ट किया गया है:-

(क). बर्थिंग गतिविधि:

बर्थ किराये की गणना के प्रतिमानक कंटेनर टर्मिनलों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु दिशानिर्देशों में विशिष्ट रूप से शामिल किए गए हैं। यह प्राधिकरण सरकार को पहली ही सिफारिश कर चुका है कि कंटेनर के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित लौह अयस्क, कोयला, बहुउद्देशीय कार्गो तथा द्रव बल्क प्रहस्तन बर्थों के लिए यथा निर्धारित उसी पति का अनुसरण किया जाए। उपर्युक्त टर्मिनलों के दिशानिर्देशों के अनुसार, बर्थिंग गतिविधि के अधीन पूंजी लागत में बर्थ के निर्माण की लागत और बर्थ के समीप किए गए निकर्षण, यदि कोई हो, की लागत पत्तन न्यास द्वारा भेजे गए अनुमानों के अनुसार शामिल है।

बर्थ किराया सेवाओं के लिए कुल पूंजी लागत का अनुमान रु0 133.21 करोड़ लगाया गया है जिसमें से रु0 121.49 करोड़ निकर्षण के लिए तथा शेष रु0 5.40 करोड़ मूरिंग डॉल्फिन के निर्माण के लिए है। वीपीटी ने सिविल लागत की मदों के लिए दर विश्लेषण भेजा है। वीपीटी द्वारा सुविचारित दरें वीपीटी दरमान/मार्केट पूछताछ के आधार पर बताया गया है। आकस्मिकताओं, पर्यवेक्षण प्रभारों, प्राथमिक अनुमानों की तैयारी, विस्तृत ढांचागत झाड़ों के आधार पर विस्तृत अनुमानों की तैयारी, कार्य करार टैक्स आदि के लिए अनुमानों में प्रावधान किए गए हैं। पत्तन द्वारा यथा अनुमानित बर्थिंग गतिविधि के लिए सिविल लागत रु0 133.21 करोड़ पर विश्वास किया गया है।

(ख). कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि:

(i). सिविल लागतें:

अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश पत्तन न्यास द्वारा दिए गए अनुमानों के अनुसार सिविल लागत पर विचार करने की अपेक्षा करते हैं। वीपीटी ने कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि से संबंधित सिविल लागतों रु0 126.69 करोड़ का अनुमान लगाया है। यह अनुमानित लागत रॉक बन्द निर्माण तथा भरत, कंटेनर भंडारण यार्ड के लिए पेवमेन्ट, टर्मिनल सड़कों तथा अन्य परिचालनात्मक क्षेत्रों, स्टोरम वॉटर ड्रेनेज सिस्टम, भवनों, सुरक्षा दीवारों तथा गेटों और जल टैंकों सहित जल आपूर्ति से संबंधित है।

वीसीटीपीएल ने परियोजना की तकनीकी डिजाइन और निर्माण कार्यपद्धति पर चिंता व्यक्त की है। वीपीटी से यह कहा गया है कि तकनीकी डिजाइन और प्रस्तावित की जाने वाली परियोजना की निर्माण कार्यपद्धति की उपयुक्तता के बारे में स्पष्टीकरण देते हुए वीसीटीपीएल की चिंता को देखे और यह भी कहा गया है कि यह सबसे उपयुक्त समाधान होगा। तथापि, वीपीटी ने बताया है कि वीओटी परिचालक ऐसे किसी भी प्रकार के निर्माण को अपनाने के लिए स्वतंत्र है जिससे समीपवर्ती बर्थों की कार्यात्मक अपेक्षाओं को प्रतिकूलतः प्रभावित किए बिना सभी तकनीकी आवश्यकताओं को पूरा किया जा सके। इस संबंध में, सावधानी से, यह स्पष्ट किया गया है कि रियायतकर्ता को निर्माण का कोई भी प्रकार अंगीकृत करने की स्वतंत्रता भविष्य में संदर्भित परियोजना के लिए अब निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क सीमाओं की समीक्षा के लिए बाद में आधार नहीं होगा।

इसके अलावा, वीसीटीपीएल ने बताया है कि कुछ सिविल कार्यों के लिए सुविचारित दर कम मूल्यांकित की गई है। इस संबंध में, वीपीटी ने पुष्टि की है कि दरें विशेष गुणवत्ता नियंत्रण अपेक्षाओं की देखरेख करने के लिए मामूली वृद्धि के साथ वीपीटी के मौजूदा दरमान पर आधारित हैं। वीपीटी द्वारा सुविचारित दरें वीपीटी दर अनुसूची/बाजार जांच/दर विश्लेषण के आधार पर बताई गई हैं।

जैसाकि सिविल कार्यों के लिए पत्तन द्वारा प्रेषित अनुमानों से देखा जा सकता है, वीपीटी ने आकस्मिकताओं संबंधी अनुमानों, पर्यवेक्षण प्रभारों, प्रारंभिक अनुमानों की तैयारी, विस्तृत ढांचागत झाड़गों के आधार पर विस्तृत अनुमान तैयार करना, कार्य करार टैक्स आदि में प्रावधान किए हैं। वीसीटीपीएल द्वारा कही गई बात के संबंध में कि कुछ मर्दे सिविल कार्यों के अनुमानन में छोड़ी गई हैं, वीपीटी ने बताया है कि वे ज्यादा महत्वपूर्ण नहीं हैं और आकस्मिकताओं के अधीन प्रावधान से पूरा किया जा सकता है, यदि कोई मर्द छोड़ी गई हों। पत्तन द्वारा यथा अनुमानित कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि के लिए सिविल लागत पर विश्वास किया गया है।

(ii). : उपस्कर लागत:

(क). जैसाकि पहले बताया गया है, वीपीटी द्वारा तीन जलयान तट क्रनों पर विचार किया गया है। रबड़ टायर वाली गैन्ट्री क्रनों (आरटीजीसी) की संख्या दिशानिर्देशों में निर्धारित उपस्कर के मानक स्तर के अनुसार है परन्तु तीन घाट क्रनों के संदर्भ में पत्तन द्वारा तैनात किए जाने का प्रस्ताव किया गया है।

प्रस्तावित सुविधा में रेल माऊंटेड गैन्ट्री क्रनों (आरएमजीसी) की तैनाती परिकल्पित नहीं की गई है। बजाय इसके, इसने उपस्कर के प्रस्तावित बेड़े में 5 रीच स्टेकरों और एक लिफ्ट ट्रक (खाली प्रहस्तक) की तैनाती परिकल्पित की गई है। रीचस्टेकरों के संदर्भ में, वीपीटी ने बताया है कि मुख्य पार्किंग यार्ड से इतर स्थानों पर टर्मिनल में बॉक्स प्रहस्तन करने के लिए 2 रीच स्टेकर प्रस्तावित किए गए हैं और कंटेनरों के पूर्ण ट्रेन प्रहस्तन के लिए 3 रीच स्टेकरों की योजना बनाई गई है। यह उल्लेखनीय है कि किसी भी उपयोक्ता/बोलीदाता ने पूंजी लागत के अनुमानन में आरएमजीसी को शामिल नहीं किए जाने और रीच स्टेकरों तथा लिफ्ट ट्रक को शामिल किए जाने के बारे में कोई आपत्ति नहीं उठाई है। आरएमजीसी के स्थान पर रीच स्टेकर तथा टॉप लिफ्ट ट्रक तैनात किए जाने के पत्तन के निर्णय पर विश्वास किया गया है।

3 जलयान तट क्रनों, एक आरएमक्यूसी के लिए 6 ट्रैक्टर ट्रेलरों की दर पर, दिशानिर्देशों में यथा निर्धारित, की तैनाती पर विचार करते हुए, 18 ट्रैक्टर ट्रेलरों की आवश्यकता पड़ेगी। वीपीटी ने प्रत्येक आरएमक्यूसी के लिए 8 ट्रैक्टर ट्रेलरों कुल 24 ट्रैक्टर ट्रेलरों का अनुमान लगाया है। यह स्थिति क्रनों की प्रहस्तन दरों, एक संपूर्ण चक्र के लिए यात्रा की दूरी, प्रति चक्र अनुमानित समय आदि को लेखा में लेते हुए पत्तन द्वारा प्रेषित विश्लेषण के आधार पर देखी जा सकती है। जैसाकि वीपीटी द्वारा उल्लिखित किया गया है, रेल यार्ड को कंटेनरों के संचलन के लिए अधिक ट्रेलरों की आवश्यकता पड़ेगी, जोकि टर्मिनल से दूर होने का प्रस्ताव किया गया है। इस संबंध में, यहां पर यह दोहराना प्रासंगिक है कि जेएनपीटी में कंटेनर टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित किए जाने के समय प्रत्येक आरएमक्यूसी के लिए 10 ट्रैक्टर ट्रेलरों की तैनाती जेएनपीटी में मौजूदा कंटेनर टर्मिनलों पर प्रचलित परिचालन मानकों के आधार पर विचार किया गया था। वीपीटी द्वारा दिए गए विश्लेषण के आधार पर, प्रत्येक आरएमक्यूसी के लिए 8 ट्रैक्टर ट्रेलरों की तैनाती विश्लेषण में सुविचारित की गई है।

- (ख). पूंजी लागतों की गणना में इसके द्वारा सुविचारित प्रत्येक उपस्कर की आधार दर का समर्थन करने के लिए बर्जतीय कोटेशन भेजने के लिए विशिष्ट अनुरोध किए जाने के बावजूद, वीपीटी ने उसे नहीं भेजा है। वीपीटी ने सिर्फ यही कहा है कि लागत अनुमान वेबसाइटों के माध्यम से अध्ययन किए गए विभिन्न स्रोतों के आधार पर तैयार किया गया है। इसके अलावा, पत्तन द्वारा भेजी गई साध्यता रिपोर्ट में प्रतिवेदित स्थिति पर विश्वास करते हुए कि अभियांत्रिक तथा बिजली कार्यों का अनुमान प्रचलित बाजार दर पर आधारित हैं, यह प्राधिकरण पत्तन द्वारा यथा प्रेषित प्रत्येक प्रकार के उपस्कर की लागत पर विचार करने के लिए प्रवृत्त है।
- (ग). बिजली आपूर्ति तथा रोशनीकरण के लिए रु० 12.62 करोड़ और अग्निशमन के लिए रु० 2.27 करोड़ की लागत एकमुश्त रूप में सुविचारित की गई है, जैसा पत्तन द्वारा प्रेषित किया गया है और साध्यता रिपोर्ट में दर्शाया गया है।
- (iii). आईटी प्रणाली लागत तथा अन्य लागत:
आईटी प्रणालियों तथा अन्य लागतों के लिए पूंजी लागत दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार सिविल लागत तथा कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर लागत के जोड़ पर क्रमशः 2 प्रतिशत और 10 प्रतिशत है।
- (iv). उपर्युक्त विश्लेषण के आधार पर, कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि से संबंधित कुल पूंजी लागत रु० 499.90 करोड़ परिगणित होती है।
- (viii). वीपीटी ने अनुमानित पूंजी लागत के 16 प्रतिशत की दर से नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ परिकलित किया है, जैसाकि दिशानिर्देशों में निर्धारित किया गया है।
- (ix). परिचालन लागतें:
- (क). कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि:
- (i). वीपीटी ने प्रतिमानक के अनुसार 8 केडब्ल्यूएच प्रति टीईयू की उपभोग दर पर बिजली लागत का अनुमान लगाया है। वीपीटी द्वारा सुविचातर बिजली की इकाई लागत रु० 6.485 प्रति केडब्ल्यूएच गणनाओं से प्रमाणित की गई है।
- (ii). ईंधन का उपभोग दिशानिर्देशों में निर्धारित उपभोग प्रतिमानक के अनुसार 4 लिटर प्रति टीईयू सुविचारित किया गया है। वीपीटी द्वारा सुविचारित ईंधन की इकाई लागत रु० 50.39 प्रति लिटर प्रचलित बाजार दर दर्शाने के लिए संशोधित कर रु० 51.35 प्रति लिटर की गई है।
- (iii). प्रतिमानकों के अनुसार, वीपीटी ने सिविल परिसंपत्तियों पर 1 प्रतिशत की दर से मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत और अभियांत्रिक तथा बिजली उपस्कर एवं आईटी प्रणाली लागत की पूंजी लागत पर 2 प्रतिशत की दर से अनुमान लगाया गया है। वीसीटीपीएल ने सिविल अनुरक्षण लागत को सिविल लागतों के 5 प्रतिशत तक बढ़ाने का अनुरोध किया है। इस संबंध में, यह नोट किया जाए कि अपफ्रंट दिशानिर्देश अनुरक्षण संबंधी सिविल लागतों के 1 प्रतिशत का प्रतिमानक निर्धारित करते हैं। वीपीटी का प्रस्ताव अपफ्रंट दिशानिर्देशों में शामिल विनिर्दिष्ट के अनुसार है। वास्तव में, वीपीटी ने जोर दिया है कि मरम्मत लागत को उक्त प्रावधान से पूरा किया जा सकता है।

- (iv). बीमा लागत सकल अचल परिसंपत्तियों जिनमें सिविल, उपस्कर तथा आईटी प्रणाली लागत शामिल है, के कुल जोड़ के 1 प्रतिशत पर अनुमानित की गई है, जैसा दिशानिर्देशों में निर्धारित किया गया है।
- (v). मूल्यहास, दिशानिर्देशों के अनुसार, कम्पनी अधिनियम, 1956 में निर्धारित स्ट्रेट लाइन मैथेड (एसएलएम) के अनुसार मूल्यहास दरों का अनुसरण करते हुए परिगणित किए जाने की आवश्यकता है। वीपीटी ने परिसंपत्तियों के प्रासंगिक समूह के लिए एसएलएम के अधीन कम्पनी अधिनियम में निर्धारित दरों के अनुसार कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर लागत पर 10.34 प्रतिशत और सिविल लागत पर 3.34 प्रतिशत की दर से मूल्यहास परिकलित किया है, जोकि दिशानिर्देशों के अनुसार पाया गया है।

आईटी प्रणालियों के मामले में, वीपीटी ने 10.34 प्रतिशत की दर से मूल्यहास की दर पर विचार किया है। इस संबंध में, यहां पर यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि कम्पनी अधिनियम 16:21 प्रतिशत की मूल्यहास दर निर्धारित करता है। आईटी प्रणालियों के लिए मूल्यहास की यह दर एनएमपीटी, सीएचपीटी तथा जेएनपीटी में कंटेनर टर्मिनलों के अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण में सुविचारित की गई है। इसलिए, वीपीटी का अनुमान भी यह स्थिति दर्शाने के लिए संशोधित किया गया है, जैसा अन्य स्थानों पर सुविचारित किया गया है।

वीपीटी ने अन्य परिसंपत्तियों पर मूल्यहास पर विचार नहीं किया है। इसलिए, मूल्यहास सिविल तथा उपस्कर लागत के घटक के अनुपात में दर पर विधिवत् विचार करते हुए अन्य परिसंपत्तियों पर गणना की गई है, जैसाकि एनएमपीटी, सीएचपीटी तथा जेएनपीटी में कंटेनर टर्मिनलों के अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण में किया गया है।

- (vi). यह दोहराना होगा कि इस प्राधिकरण ने अपने आदेश सं. टीएमपी/63/2011-वीपीटी दिनांक 18 जून 2012 द्वारा 2008-2013 तक पांच वर्षों की अवधि के लिए वीपीटी भूखंडों के विभिन्न जोनों के लिए पट्टा किराये निर्धारित किए हैं। रियायतकर्ता को वीपीटी द्वारा आबंटित किए जाने के लिए प्रस्तावित भूमि जोन-XIV में बताई गई है। जोन-XIV के लिए इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित किया गया पट्टा किराया रु0 137.78 प्रति वर्ग गज प्रति वर्ष 1 अप्रैल 2008 से लागू होना था। उक्त दर में तब तक 2 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि की जानी है जब तक यह दर सक्षम प्राधिकारी के अनुमोदन से संशोधित नहीं की जाती है। वीपीटी ने पहले उक्त पट्टा किराया को वर्ग मीटर में परिवर्तित किया है। उसके बाद, इसने वर्ष 2012-13 के दौरान लागू की जाने वाली रु0 178.36 प्रति वर्ग मीटर प्रतिवर्ष की दर पर पहुंचने के लिए इसने 2 प्रतिशत वार्षिक की दर से वृद्धि की है। तदनुसार, पट्टा किराया 165570 वर्ग मीटर (141000 + 18070 + 6500) क्षेत्र के लिए परिकलित किया जाना है।

वीपीटी ने अपने प्रारंभिक प्रस्ताव में रु0 178.36 प्रति वर्ग मी. की दर से 141000 वर्ग मीटर भूमि पर पट्टा किरायों का अनुमान लगाया था। इस संबंध में, इस आधार पर कि वीपीटी जल क्षेत्र आबंटित कर रहा है जो बीओटी परिचालक द्वारा अपनी लागत पर रिक्लेम किया जाना है, वीसीटीपीएल ने लाइसेंस शुल्कों की वसूली नहीं करने का सुझाव दिया था। वीपीटी ने भूमि नीति दिशानिर्देशों के खंड 6.2.2.3 (के) का अनुसरण करते हुए, लागू लाइसेंस शुल्क के 50 प्रतिशत पर विचार करते हुए

बीओटी परिचालक द्वारा रिक्लेम किए जाने वाले 141000 वर्ग मीटर के जल क्षेत्र के लिए लाइसेंस शुल्क की समीक्षा की है। 24570 वर्ग मीटर भूमि का बकाया क्षेत्र रु0 178.36 प्रति वर्ग मीटर की दर से लाइसेंस शुल्क आकर्षित करता है। वीपीटी ने इस संबंध में गणनाएं भेजी हैं। इस प्रकार, वीपीटी द्वारा रु0 169.57 लाख प्रतिवर्ष पर यथा परिकलित लाइसेंस शुल्क इस विश्लेषण में सुविचारित किया गया है।

(vii). दिशानिर्देशों में 5 लाख टीईयू से कम क्षमता वाले टर्मिनलों के मामले में सकल अचल परिसंपत्तियों के 15 प्रतिशत की दर से और अन्य टर्मिनलों के मामले में सकल अचल परिसंपत्तियों के 10 प्रतिशत पर 'अन्य व्यय' की गणना विनिर्दिष्ट करते हैं। वीपीटी के मामले में, टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता 5 लाख टीईयू से अधिक है। इसलिए, अन्य व्यय सकल अचल परिसंपत्तियों के 10 प्रतिशत पर अनुमानित किया जाना है। तथापि, वीपीटी ने सकल अचल परिसंपत्तियों के 15 प्रतिशत पर अन्य व्ययों पर विचार किया है। वीपीटी के अनुमान दिशानिर्देश स्थिति के अनुसार संशोधित किए गए हैं।

(viii). उपर्युक्त विश्लेषण के आधार पर कुल परिचालन लागत कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि के लिए वीपीटी द्वारा अनुमानित रु0 141.50 करोड़ के विपरीत रु0 120.96 करोड़ परिगणित होती है।

(ख). बर्थिंग गतिविधि:

जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, बर्थिंग गतिविधि के लिए पूंजी तथा परिचालन लागत के निर्धारण के लिए प्रतिमानक कंटेनर टर्मिनल में प्रदत्त सेवाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए दिशानिर्देशों में शामिल नहीं किए गए हैं। यह मामला सरकार को पहले ही भेजा गया है और सरकार के जवाब की प्रतीक्षा है। इसी बीच, बर्थ किराये की गणना के लिए अन्य टर्मिनलों हेतु निर्धारित दिशानिर्देश इस मामले में भी लागू किए गए हैं। जैसे यह तरीका एनएमपीटी, सीएचपीटी तथा जेएनपीटी में कंटेनर टर्मिनलों के अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करते समय अंगीकृत किया गया है।

अन्य टर्मिनलों के मामले में दिशानिर्देश बर्थिंग सेवाओं के लिए परिचालन लागत बर्थ लागत का 1 प्रतिशत अनुमानित किया जाना है। हालांकि दिशानिर्देश परिचालन लागत को बर्थ लागत के 1 प्रतिशत तक सीमित रखते हैं, परन्तु परिसंपत्ति पर्याप्त बीमा कवर की अपेक्षा करती है और तथ्य है कि परिसंपत्ति का मूल्य टूटफूट की वजह से मूल्यहास होगा जिससे इंकार नहीं किया जा सकता। उपर्युक्त अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों में अपफ्रंट बर्थ किराया निर्धारित करते समय, इस स्थिति को स्वीकार किया गया था और बीमा तथा मूल्यहास की लागत बर्थिंग सेवा से वार्षिक राजस्व अपेक्षा निर्धारित करने के लिए सुविचारित किया गया था।

तदनुसार, वीपीटी ने 1 प्रतिशत की दर से अनुसंधान लागत, 1 प्रतिशत की दर से बीमा लागत और बर्थिंग गतिविधि की पूंजी लागत के 3.34 प्रतिशत की दर से मूल्यहास पर विचार किया है, जो इस विश्लेषण में सुविचारित किए गए हैं।

(x). वीपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए विवरण उपर्युक्त विश्लेषण के अनुसार संशोधित किया गया है। इस विवरण की प्रति अनुबंध-1 रूप में संलग्न की गई है।

- (xi). (क). कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि के लिए कुल वार्षिक राजस्व अपेक्षा रु0 200.95 करोड़ परिगणित होती है जो पूंजी लागत (रु0 79.98 करोड़) और परिचालन लागत (रु0 120.97 करोड़) पर 16 प्रतिशत प्रतिलाभ का जोड़ है।
- (ख). दिशानिर्देश वार्षिक राजस्व अपेक्षा का 90 प्रतिशत प्रहस्तन प्रभारों, 7 प्रतिशत भंडारण प्रभारों और 3 प्रतिशत विविध प्रभारों में प्रभाजित किए जाने की अपेक्षा करते हैं। तदनुसार, कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों से रु0 180.85 करोड़ परिकल्पित किया गया है, रु0 14.07 करोड़ भंडारण प्रभारों से वसूल किया जाना परिकल्पित किया गया है और रु0 200.95 करोड़ के कुल एआरआर को पूरा करने के लिए रु0 6.03 करोड़ विविध प्रभारों से वसूल किए जाने के लिए परिकल्पित किया गया है।
- (ग). बर्थिंग गतिविधि के लिए कुल वार्षिक राजस्व अपेक्षा रु0 28.43 करोड़ परिगणित होता है जो पूंजी लागत (रु0 21.32 करोड़) और परिचालन लागत (रु0 7.11 करोड़) पर 16 प्रतिशत प्रतिलाभ का जोड़ है।
- (xii). (क). दिशानिर्देश दरमान तैयार करने के लिए कोई विशिष्ट कार्यपद्धति निर्धारित नहीं करते हैं। कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों में विभिन्न सेवाओं के लिए प्रशुल्क मर्दे शामिल हैं। इसके अलावा, दरें कंटेनरों के प्रकार तथा आकार के आधार पर भिन्न हैं।
- (ख). अतः अपफ्रंट प्रशुल्क के लिए दरमान प्रशुल्क ढांचे और अन्य इसी तरह के कार्य करने वाले टर्मिनल द्वारा ऑफर की गई विभिन्न सेवाओं का पैटर्न लेते हुए इटरेशन द्वारा तैयार किया जाना है क्योंकि आधार को मानक वार्षिक राजस्व अपेक्षा अर्जित करना है। अन्य महापत्तनों में कंटेनर प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करते समय इसी दृष्टिकोण को अंगीकृत किया गया था।
- (ग). वर्ष 2011-12 के लिए पत्तन के मौजूदा कंटेनर टर्मिनल के वास्तविक कंटेनर मिश्रण पर विचार करते हुए, वीपीटी विभिन्न प्रकार के कंटेनरों के लिए विभिन्न सेवाएं प्रदान करने के लिए प्रस्तावित अपफ्रंट प्रशुल्क पर पहुंचा देखा गया है, ताकि पत्तन द्वारा यथा अनुमानित रु0 199.33 करोड़ की अनुमानित वार्षिक राजस्व अपेक्षा को पूरा किया जा सके। वीपीटी द्वारा यथा सुविचारित कंटेनर मिश्रण पर विश्वास किया गया है। पूर्ववर्ती अनुच्छेदों में प्रतिवेदित कारणों से, कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि से वीपीटी द्वारा वसूल की जाने वाली वार्षिक राजस्व आवश्यकता रु0 199.33 करोड़ कम करके रु0 180.85 करोड़ अर्थात् 9.27 प्रतिशत की कटौती किया गया है। इस स्थिति के मददेनजर, आयात, निर्यात तथा पोतांतरण कंटेनरों के लिए पत्तन द्वारा प्रस्तावित समेकित दर कम करके 9.27 प्रतिशत की गई है।
- यह देखा गया है कि वीपीटी ने आयात (लदे हुए/खाली) कंटेनरों, निर्यात (लदे हुए/खाली) कंटेनरों तथा पोतांतरण (लदे हुए/खाली) कंटेनरों के प्रहस्तन तथा संचलन के लिए समेकित दरों का प्रस्ताव किया है। जैसाकि वीपीटी द्वारा बताया गया है, समेकित दर घाट क्रेनों द्वारा प्रहस्तन, बांधना/खोलना, कंटेनर यार्ड तथा घाटसाइड के बीच परिवहन, कंटेनर यार्ड में लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ, ट्रैलर से अथवा को कंटेनर की लदाई तथा उतराई, डाटा प्रहस्तन, प्रक्रिया तथा घाटशुल्क के लिए है।
- (ख). (i). वीपीटी ने आयात लदे हुए तथा खाली कंटेनरों के लिए 1 निःशुल्क दिवस, निर्यात लदे हुए तथा खाली कंटेनरों के लिए 2 निःशुल्क दिवस और पोतांतरण लदे हुए तथा खाली कंटेनरों के लिए 30 निःशुल्क दिवस का प्रस्ताव किया है। 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देश अलग-अलग महापत्तन न्यासों को यह अधिकार देते हैं कि निःशुल्क भंडारण दिवसों की संख्या का

प्रस्ताव कर सकें। वीपीटी द्वारा प्रस्तावित निःशुल्क अवधि कंटेनर टर्मिनल की अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची निर्धारित करने के लिए सुविचारित की गई है।

- (ii). यह याद किया जा सकता है कि यार्ड क्षमता गणना में, वीपीटी ने आयात कंटेनरों के लिए 2 दिनों और निर्यात कंटेनरों के लिए 4 दिनों की औसत समयावधि परिकल्पित की गई थी। आयात कंटेनरों के मामले में, 1 दिन की निःशुल्क अवधि स्वीकार करने के बाद, वीपीटी ने सुविधा में प्रहस्तित किए जाने के लिए परिकल्पित सभी आयात कंटेनरों से शेष 1 दिन पर भंडारण प्रभारों की वसूली की परिकल्पना की थी। इसी तरह, निर्यात कंटेनरों के मामले में, 2 दिनों की निःशुल्क अवधि स्वीकार करने के बाद, वीपीटी ने सुविधा में प्रहस्तित सभी निर्यात कंटेनरों से शेष 2 दिनों पर भंडारण प्रभार वसूल करने की परिकल्पना की थी।

पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित विराम समय तथा निःशुल्क दिवसों को लेखा में लेते हुए, पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित प्रथम स्लैब के लिए रु0 206/- प्रति 20' कंटेनर प्रतिदिन के इकाई भंडारण प्रभार में 9.27 प्रतिशत की कटौती की गई है ताकि भंडारण प्रभारों की वसूली से राजस्व अपेक्षा के संशोधित स्तर को पूरा किया जा सके। दूसरे स्लैब के मामले में प्रथम स्लैब की दर दोगुनी और तीसरे स्लैब के मामले में प्रथम स्लैब की दर चार गुना वसूल करने के लिए पत्तन का प्रस्ताव भी अनुमोदित किया गया है।

- (ड). प्रशीतन अनुवीक्षण तथा कनेक्शन, सीमाशुल्क जांच के लिए कंटेनर यार्ड में किसी अतिरिक्त सेवाओं, हैच कवर खोलने तथा बदलने, अनिकासित सामनों के भंडारण आदि के लिए सुविधाएं प्रदान करते हुए विविध प्रभार वसूल करने का प्रस्ताव किया गया है। वीसीटीपीएल द्वारा उठाए गए प्रश्न के संदर्भ में कि प्रस्तावित दरमान रेस्टो गतिविधि के लिए प्रभारों हेतु उपलब्ध नहीं करवाया गया था, वीपीटी ने स्पष्ट किया है कि रेस्टो गतिविधि नियमित गतिविधि नहीं है और यह 1 प्रतिशत से कम है। वीपीटी ने पुष्टि की है कि यह विविध प्रभारों से पूरा किया जा सकता है। विशिष्ट अनुरोध किए जाने के बावजूद, वीपीटी ने यह दर्शाने के लिए गणनाएं नहीं भेजी है कि क्या विभिन्न विविध सेवाओं के लिए उसके द्वारा प्रस्तावित दरें विविध प्रभारों की वसूली के माध्यम से अनुमानित राजस्व अपेक्षा को पूरा करेंगी। उस स्थिति को ध्यान रखते हुए जो निर्धारित प्रतिमानों के अनुसार कुल राजस्व अपेक्षा का 3 प्रतिशत विविध सेवाएं गठित करेगा, सभी विविध मदों के लिए वीपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क प्रशुल्क 9.27 प्रतिशत तक कम किए गए हैं जोकि विविध प्रभारों की वसूली से राजस्व अपेक्षा के संशोधित स्तर को पूरा करने के लिए अपेक्षित है।

- (xiii). कुछ कंटेनर संबंधित प्रशुल्क मदें और विदेशगामी पोतों के लिए बर्थ किराया कुछ मौजूदा टर्मिनलों में डॉलरों में निर्धारित किए गए हैं। अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों में यह पहले ही निर्णय लिया गया है कि डॉलर मूल्यवर्गित अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करना उपयुक्त नहीं होगा जिसकी वैधता 30 वर्ष होती है। प्रथमतः, विदेशी मुद्रा पर डब्ल्यूपीआई आधारित वृद्धि लागू करना सही नहीं है। द्वितीयतः, अगले 30 वर्षों में विदेशी मुद्रा विनिमय भिन्नता का अनुमान नहीं लगाया जा सकता। किन्हीं असामान्य भिन्नताओं के मामले में, उपयोक्ताओं या परिचालक में से किसी को घटना को वहन करना होगा, इसपर निर्भर करते हुए कि किसे प्रोत्साहन मिलता है। अतः, इस प्राधिकरण ने अपफ्रंट बर्थ किराया निर्धारित किया है जोकि सामान्यतः रुपया मूल्यवर्ग में डॉलरों में निर्धारित किया जाता है। इस निर्णय से लेते हुए, इस मामले में डॉलर मूल्यवर्गित कंटेनर संबंधित प्रशुल्क और बर्थ किराया भी पत्तन द्वारा किए गए प्रस्ताव अनुसार रुपयों में निर्धारित किए गए हैं।

(xiv). जैसाकि पहले बताया गया है, बर्थिंग गतिविधि कार्यों के लिए कुल वार्षिक राजस्व अपेक्षा रु0 28.43 करोड़ परिगणित होता है। इस गतिविधि से परिकल्पित वार्षिक राजस्व अपेक्षा से बर्थ किराये की इकाई दर से विपथित होने के प्रयोजन से, वीपीटी ने एलओए तथा पोत के औसत जीआरटी पर निर्भर करते हुए छह समूहों की कल्पना की है। प्रत्येक समूह के लिए वीपीटी ने पोत के औसत पार्सल आकार और प्रत्येक श्रेणी के अधीन आने वाले जलयानों द्वारा ढोए जाने वाले कंटेनरों की हिस्सेदारी की कल्पना की है। पोत की विभिन्न श्रेणियों, उनके पार्सल आकार आदि के बारे में वीपीटी द्वारा लगाए गए अनुमान विस्तृत अध्ययन के बाद पत्तन द्वारा परिकल्पित किए गए हैं और इसलिए बर्थ किराये की इकाई दर पर पहुंचने के लिए विश्वास किए गए हैं। रु0 28.43 करोड़ की संशोधित राजस्व अपेक्षा के मद्देनजर, बर्थ किराये की इकाई दर विदेशगामी पोत के मामले में रु0 1.282 प्रति जीआरटी प्रति घंटा और तटीय पोत के मामले में रु0 0.769 प्रति जीआरटी प्रति घंटा होगी। बर्थ किराया प्रभार की गणना अनुबंध-II रूप में संलग्न की गई है।

(xv). प्रस्तावित अपफ्रंट अनुसूची में, वीपीटी ने समान शब्दों जैसे तटीय पोत, विदेशगामी पोत, एफसीएल, एलसीएल, जोखिमपूर्ण कंटेनर, आयात कंटेनर, निर्यात कंटेनर, सामान्य कंटेनर, प्रशीतन कंटेनर, पोतांतरण कंटेनर, अति-आयामीय कंटेनर, शट आऊट कंटेनर, नगर को वापिस कंटेनर, पत्तन क्षेत्र के लिए परिभाषाओं का प्रस्ताव किया है। परिभाषाएं अन्य मौजूदा कंटेनर टर्मिनलों या अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों में तत्संबंधी शब्दों के लिए निर्धारित परिभाषाओं के अनुसार पाई गई हैं।

जोखिमपूर्ण कंटेनरों तथा अति-आयामीय कंटेनरों के संबंध में, यहां पर यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि वीपीटी द्वारा कंटेनर मिश्रण इसलिए प्रस्तावित किया गया है कि कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों से वार्षिक राजस्व अपेक्षा को पूरा किया जा सके जो जोखिमपूर्ण कंटेनरों के साथ-साथ अति-आयामीय कंटेनरों के प्रहस्तन की परिकल्पना नहीं करते हैं। जोखिमपूर्ण कंटेनरों के मामले में, वीपीटी ने बताया है कि चूंकि पत्तन ने अभी तक जोखिमपूर्ण कंटेनरों का प्रहस्तन नहीं किया है, इसलिए यह जोखिमपूर्ण कंटेनरों की संख्या का अनुमान लगाने की स्थिति में नहीं है। जब जोखिमपूर्ण कंटेनरों तथा अतिआयामीय कंटेनरों का प्रहस्तन प्रस्तावित सुविधा पर स्वतः ही परिकल्पित नहीं किया गया है, यह प्रासंगिक नहीं पाया गया है कि प्रस्तावित दरमान में जोखिमपूर्ण कंटेनरों और अतिआयामीय कंटेनरों की परिभाषा निर्धारित की जाए। जोखिमपूर्ण कंटेनरों के भंडारण के लिए भंडारण स्लैब ढांचा तथा 'जोखिमपूर्ण कंटेनर' लगाने/हटाने के लिए प्रभार, जोखिमपूर्ण कंटेनरों की घोषणा नहीं करना/गलत घोषणा करना भी निर्धारित नहीं किए गए हैं। इसके अलावा, शर्तें जैसे अतिआयामीय कंटेनरों के प्रहस्तन के मामले में सामान्य कंटेनरों की दोगुनी वसूली करना, वास्तविक भूमि स्लॉटों के आधार पर अतिआयामीय कंटेनर के लिए भंडारण प्रभार निर्धारित करना और ओओजी कंटेनरों की घोषणा नहीं करना/गलत घोषणा करना भी दरमान में निर्धारित नहीं किया गया है।

(xvi). 2005 के दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट की गई और अन्य महापत्तन न्यासों/निजी टर्मिनलों के दरमान में एकसमान रूप से निर्धारित कुछ सामान्य शर्तें जैसे विदेशगामी पोत या तटीय पोत के वर्गीकरण के लिए तरीका निर्धारित करने वाली शर्तें, तटीय पोतों के लिए रियायती प्रभारों की वसूली को शासित करने वाली शर्तें, विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज की वसूली शासित करने वाली शर्तें, उपयुक्त स्तर के बाद विलंबों के लिए उपयोक्ताओं द्वारा प्रभार अदा नहीं करने की अपेक्षा, नौचालन के लिए तैयार होने का सिग्नल देने के बाद बर्थ किराये को रोकना, जब परिचालक डिलीवरी देने की स्थिति में नहीं हो तब उस अवधि के लिए भंडारण प्रभार प्रोद्भूत नहीं होना, उस अवधि के लिए बर्थ किराया प्रभारों की वसूली नहीं करना, परिचालक पर आरोप्य कारणों की वजह से बर्थ में जब पोत निष्क्रिय रहता है, अधिकतम दरों से कम प्रभार वसूल करने के लिए टर्मिनल परिचालक को दिए गए अधिकार को शासित करने वाली शर्तें पत्तन के दरमान में निर्धारित सामान्य शर्तों के अनुसार पाई गई हैं जिन्हें पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची में शामिल किए गए हैं।

(xvii). वीपीटी ने बर्थ में अतिविराम से जलयानों को हतोत्साहित करने के लिए 2 घंटों के बाद विराम के लिए बर्थ किराये के अलावा दंडात्मक बर्थ किराये की वसूली का प्रस्ताव किया है। चूंकि प्रस्तावित दंडात्मक बर्थ किराया पोत के अति विराम के विरुद्ध निरोधक का काम करेगा, इसलिए यह प्राधिकरण इस मद को अनुमोदित करने के लिए प्रवृत्त है। यह उल्लेखनीय है कि अपफ्रंट दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार एनएमपीटी तथा जेएनपीटी कंटेनर टर्मिनलों से संबंधित अपफ्रंट मामलों में अनुमोदित किए गए हैं।

11.1. दिशानिर्देशों के खंड 2.8 के अनुसार, प्रशुल्क सीमाएं मुद्रास्फीति से सूचकांकित की जाएंगी परन्तु 1 जनवरी 2008 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक ही। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अगले वर्ष के 31 मार्च तक प्रभावी रहेंगी। मौजूदा मामले में, चूंकि अपफ्रंट प्रशुल्क गणना में सुविचारित परिचालन लागत की इकाई दर तथा पूंजी लागत का अनुमानन वर्ष 2012 के अनुसार है, इसलिए यह उपयुक्त तथा प्रासंगिक पाया गया है कि प्रत्येक वर्ष स्वतः समायोजन के लिए सुविचारित किए जाने हेतु आधार डब्ल्यूपीआई 1 जनवरी 2012 निर्धारित किया जाए।

11.2. दिशानिर्देशों के खंडों 2.9.1 और 2.9.2 में यथा विनिर्दिष्ट, वाणिज्यिक परिचालन की शुरुआत से पहले, निजी परिचालक दरमानों, जिनमें अनुमोदित अधिकतम दरें और शर्तों का विवरण शामिल हो, की अधिसूचना के लिए महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के अधीन अपेक्षानुसार, इस प्राधिकरण का रुख करेगा।

11.3. दिशानिर्देशों के खंड 3.8.5 के अनुसार, यदि दरमानों और शर्तों के विवरण के स्पष्टीकरणों अथवा निर्वर्धन की आवश्यकता पड़ती है तो वह मामला इस प्राधिकरण को भेजा जाएगा और इस संबंध में इसका निर्णय परिचालक पर बाध्यकारी होगा।

11.4. परियोजना के लिए निष्पादन प्रतिमानक बोली दस्तावेजों में स्पष्ट रूप से दिए जाने चाहिए। निजी परिचालक से यह उम्मीद की जाती है कि कम से कम बोली दस्तावेज/रियायत करार में दिए गए निष्पादन प्रतिमानकों के अनुसार निष्पादन किया जाए।

11.5. निजी परिचालक का वास्तविक कार्यनिष्पादन इस प्राधिकरण द्वारा मॉनीटर किया जाएगा। यदि सेवा की गुणवत्ता के संबंध में कोई शिकायत प्राप्त होती है तो यह प्राधिकरण ऐसे आरोप की जांच करेगा और वीपीटी को अपने निर्णय अप्रेषित करेगा। यदि निजी परिचालक के विरुद्ध कोई कार्रवाई की जानी होगी तो वीपीटी प्रासंगिक रियायत करार के प्रावधानों के अनुसार उपयुक्त कार्रवाई की शुरुआत करेगा।

11.6. टर्मिनल में वाणिज्यिक परिचालन के दौरान, प्रत्येक तिमाही की समाप्ति से 15 दिनों के भीतर, निजी परिचालक वीपीटी के माध्यम से इस प्राधिकरण को एक रिपोर्ट प्रस्तुत करेगा जिसमें पिछले तीन महीनों के दौरान टर्मिनल के प्रत्यक्ष तथा वित्तीय कार्यनिष्पादन दिए जाएंगे।

12. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण वीपीटी में कंटेनर टर्मिनल पर कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए अनुबंध- III रूप में संलग्न की गई प्रशुल्क सीमाएं अनुमोदित करता है।

रानी जाधव, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/4/अस./143/12]

अनुसूच - I

विशाखापत्तनम पत्तन न्यास में कंटेनर टर्मिनल के लिए अपकंट प्रशुल्क की गणना

रु. लाखों में

क्र.सं.	विवरण	बीपीटी द्वारा अपने मूल प्रस्ताव दिनांक 11 अक्टूबर 2012 में अनुमान	बीपीटी द्वारा अपने संशोधित प्रस्ताव 14 नवंबर 2012 में अनुमान	बीपीटी द्वारा अपने संशोधित प्रस्ताव 28 दिसम्बर 2012 में अनुमान	टीएएमपी द्वारा संशोधित अनुमान
I	सर्वोत्तम क्षमता				
(i).	सर्वोत्तम घाट क्षमता				
	क=तैनात की गई गैन्ट्री क्रनों की संख्या	3	3	3	3
	ख=एक वर्ष में गैन्ट्री क्रनों के कार्य घंटों की संख्या	8760	8760	8760	8760
	ग=फेरी की औसत संख्या प्रति गैन्ट्री क्रन	25	25	25	25
	घ=टीईयू अनुपात	1.30	1.30	1.30	1.30
	ड=70%	0.70	0.70	0.70	0.70
	सर्वोत्तम घाट क्षमता=क*ख*ग*घ*ड टीईयू	597870	597870	597870	597870
(ii).	सर्वोत्तम यार्ड क्षमता				
	जी=कुल भूमि र्लॉट टीईयू में	1440	2040	2370	2370
	एच=औसत स्टेक ऊंचाई	3.5	3.5	3.5	3.5
	पी=अवधि अथवा दिनों की संख्या	365	365	365	365
	एस=सर्ज कारक	1.3	1.3	1.3	1.3
	डी=औसत विराम समय	3	3	3	3
	सर्वोत्तम यार्ड क्षमता=0.7*जी*एच*पी/एस*डी टीईयू में	330185	467762	543429	543429
(iii).	टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता (टीईयू में) (सर्वोत्तम घाट तथा सर्वोत्तम यार्ड क्षमता का निम्नतर मूल्य)	3930770	467762	543429	543429
II	पूँजी लागत				
(i).	कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि				
	(क). सिविल लागत				
	रॉक बन्द निर्माण तथा भरत	9238.08	9238.08	9238.08	9238.08
	कंटेनर भंडारण याडों, टर्मिनल सड़कों, तथा अन्य परिचालनात्मक क्षेत्रों के लिए पेवमेन्ट	2542.00	2542.00	2542.00	2542.00
	स्टार्म वॉटर ड्रेनेज सिस्टम	164.75	164.75	164.75	164.75
	भवन, सुरक्षा दीवार तथा गेट	689.88	689.88	689.88	689.88
	पानी के टैंकों सहित पानी आपूर्ति	33.99	33.99	33.99	33.99
	उपजोड़ (क)	12668.70	12668.70	12668.70	12668.70
	(ख). कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर				
	जलयान से तट क्रने (3 सं.)	16994.38	16994.38	16994.38	16994.38
	खड टायर वाली गैन्ट्री क्रने (9 सं.)	10196.63	10196.63	10196.63	10196.63
	ट्रेक्टर-ट्रेलर्स (24 सं.)	1359.55	1359.55	1359.55	1359.55
	रीच स्टेकर (5 सं.)	1699.44	1699.44	1699.44	1699.44
	टॉप लिफ्ट ट्रक (1 सं.)	226.59	226.59	226.59	226.59
	विजली आपूर्ति तथा ल्यूमिनेशन	1262.12	1262.12	1262.12	1262.12
	अग्निशमन प्रणाली	226.59	226.59	226.59	226.59
	उपजोड़ (ख)	31965.30	31965.30	31965.30	31965.30
	उपजोड़ (क+ख)	44634.00	44634.00	44634.00	44634.00
	(ग). आईटी प्रणाली लागत (सिविल तथा उपस्कर लागत का 2 प्रतिशत)	892.68	892.68	892.68	892.68
	(घ). अन्य लागत (सिविल तथा उपस्कर लागत का 10 प्रतिशत)	4463.40	4463.40	4463.40	4463.40
	(ङ). कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि के लिए कुल पूँजी लागत (क+ख+ग+घ)	49990.08	49990.08	49990.08	49990.08
(ii).	बर्धिंग गतिविधि				
	सिविल लागत				
	बर्थ का निर्माण (395मी x 34मी)	12148.85	12148.85	12148.85	12148.85
	200 टन क्षमता मूरिंग डॉल्फिन का निर्माण	539.59	539.59	539.59	539.59
	निकर्षण लागत	632.96	632.96	632.96	632.96
	बर्धिंग गतिविधि के लिए कुल लागत	13321.40	13321.40	13321.40	13321.40
	परियोजना की कुल पूँजी लागत (i) + (ii)	63311.48	63311.48	63311.48	63311.48

क्र.सं.	विवरण	बीपीटी द्वारा अपने मूल प्रस्ताव दिनांक 11 अक्टूबर 2012 में अनुमान	बीपीटी द्वारा अपने संशोधित प्रस्ताव 14 नवंबर 2012 में अनुमान	बीपीटी द्वारा अपने संशोधित प्रस्ताव 28 दिसंबर 2012 में अनुमान	टीएएमपी द्वारा संशोधित अनुमान
III	परिचालन लागत अनुमानन				
	(क) बिजली लागत (8कंडक्टर x 543429 टीईयू x रु 6.485 प्रति कंडक्टर)	171.30	242.67	281.93	281.93
	(ख) ईंधन (बीपीटी - 4 लिटर प्रति टीईयू x 543429 टीईयू x रु 50.39 प्रति लिटर) (टीएएमपी - 4 लिटर प्रति टीईयू x 543429 टीईयू x रु 51.35 प्रति लिटर)	665.24	942.82	1095.34	1116.20
	(ग) मरम्मत तथा अनुक्षण - सिविल परिसंपत्तियां (सिविल लागतों पर 1 प्रतिशत) - अभियांत्रिक तथा बिजली उपस्कर (उपस्कर लागत तथा आईटी लागत पर 2 प्रतिशत)	126.69 657.16	126.69 657.16	126.69 657.16	126.69 657.16
	(घ) बीमा (सकल अचल परिसंपत्तियों पर 1 प्रतिशत)	499.90	499.90	499.90	499.90
	(ङ) मूल्यहास - सिविल परिसंपत्तियां (सिविल परिसंपत्तियों पर 3.34 प्रतिशत) - अभियांत्रिक तथा बिजली उपस्कर (उपस्कर लागत पर 10.34 प्रतिशत) - आईटी प्रणाली (प्रणाली लागत का 18.21 प्रतिशत) - अन्य परिसंपत्तियां (सिविल तथा उपस्कर लागत के अनुपात में दरे)	423.13 3397.52 0.00 0.00	423.13 3397.52 0.00 0.00	423.13 3397.52 0.00 0.00	423.13 3305.21 144.70 372.83
	(च): लाइसेंस शुल्क	251.48	283.72	169.57	169.57
	(छ) अन्य व्यय (बीपीटी - सकल अचल परिसंपत्तियों का 15 प्रतिशत) (टीएएमपी - सकल अचल परिसंपत्तियों का 10 प्रतिशत)	7498.51	7498.51	7498.51	4999.01
	कुल परिचालन लागत (क से छ)	13691.21	14072.12	14149.75	12096.34
IV	वार्षिक राजस्व अपेक्षा एकाग्रसार				
(i)	कंटेनर प्रहस्तन सेवाएं				
	(क) कुल परिचालन लागत	13691.21	14072.12	14149.75	12096.34
	(ख) 16 प्रतिशत की दर से नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	7998.41	7998.41	7998.41	7998.41
	(ग) कुल राजस्व अपेक्षा	21689.62	22070.53	22148.16	20094.76
	राजस्व अपेक्षा का प्रभाजन				
	(क) कंटेनर प्रहस्तन प्रभार (90%)	19520.66	19863.48	19933.35	18085.28
	(ख) भंडारण प्रभार (7%)	1518.27	1544.94	1550.37	1406.63
	(ग) विविध प्रभार (3%)	650.69	662.12	664.44	602.84
	(घ) कुल राजस्व अपेक्षा	21689.62	22070.53	22148.16	20094.76
(ii)	बर्थ किराया				
	(क) परिचालन लागत				
	(i) अनुक्षण लागत (बर्थिंग गतिविधि की लागत का 1 प्रतिशत)	133.21	133.21	133.21	133.21
	(ii) बीमा लागत (बर्थिंग गतिविधि की लागत का 1 प्रतिशत)	133.21	133.21	133.21	133.21
	(iii) मूल्यहास (बर्थिंग गतिविधि की लागत का 3.34 प्रतिशत)	444.93	444.93	444.93	444.93
	बर्थ किराया सेवा के लिए कुल परिचालन लागत	711.36	711.36	711.36	711.36
	(ख) बर्थिंग सेवा से राजस्व अपेक्षा				
	(i) परिचालन लागत	711.36	711.36	711.36	711.36
	(ii) आरक्षणीय 16%	2131.42	2131.42	2131.42	2131.42
	कुल राजस्व अपेक्षा	2842.78	2842.78	2842.78	2842.79

अनुबंध - II

बर्थ किराया प्रमारों की गणना

एलओए (1)	पार्सल आकार (टीईयू) (2)	जलयानों की सं. (3)	औसत जीआरटी (बीजूदा) (4)	क्रैनों की सं. (5)	बर्थ घंटे प्रति पोत (6)	जीआरटी घंटे (बीपीटी के अनुसार)	जीआरटी घंटे (टीएएमपी के अनुसार)
(बीपीटी द्वारा यथा प्रदत्त)	(बीपीटी द्वारा यथा प्रदत्त)	(बीपीटी द्वारा यथा प्रदत्त)	(बीपीटी द्वारा यथा प्रदत्त)	(बीपीटी द्वारा यथा प्रदत्त)	(2 / (5 x 25 फैरे))		(3 x 4 x 6)
0-140	460	118	6,815	2	9.20	7406937	7398364
140-180	510	160	14,139	3	6.80	15367085	15383232
180-220	650	167	24,678	3	8.67	35761976	35717292
220-260	960	113	38,662	3	12.80	56026805	55920716.8
260-300	1,700	96	49,317	3	22.67	107201152	107313792
300+	3,500	8	60,000	3	46.67	21737160	22400000
						243501115	244133397

विदेशी : तटीय का अनुपात = 77 : 23

बीपीटी के अनुसार

प्रस्तावित थ्रुपुट में अनुपात लागू करना :

विदेशी = 187495859

तटीय = 56005256

राजस्व अपेक्षा : रु०

2842.78 लाख

बर्थ किराया प्रति जीआरटी

$$187495859 \times X + 56005256 \times 0.6 X = \text{रु०}$$

2842.78 लाख

$$\text{अतः } X = 1.162$$

बर्थ किराया प्रति जीआरटी (रु० में)

विदेशी = 1.162

तटीय = 0.697

टीएएमपी के अनुसार

प्रस्तावित थ्रुपुट में अनुपात लागू करना :

विदेशी = 187982716

तटीय = 56150681

राजस्व अपेक्षा : रु०

2842.79 लाख

बर्थ किराया प्रति जीआरटी

$$187982716 \times X + 56150681 \times 0.6 X = \text{रु०}$$

2842.79 लाख

$$\text{अतः } X = 1.282$$

बर्थ किराया प्रति जीआरटी (रु० में)

विदेशी = 1.282

तटीय = 0.769

685 9/13-11

अनुबंध - III**विशाखापत्तनम पत्तन न्यास****कंटेनर टर्मिनल के लिए अपक्रंट प्रशुल्क अनुसूची****अध्याय 1 — परिभाषाएं तथा सामान्य निबंधन एवं शर्तें****1.1. परिभाषाएं — सामान्य**

- (i). "तटीय पोत" अर्थात् सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत।
- (ii). "विदेशगामी पोत" अर्थात् तटीय पोत के अलावा कोई पोत।
- (iii). "एफसीएल" अर्थात् सम्पूर्ण कंटेनर भार वाले कंटेनर।
- (iv). "एलसीएल" अर्थात् सम्पूर्ण कंटेनर भार से कम वाले कंटेनर (कंटेनर में एक आयातक/निर्यातक से अधिक का कार्गो हो)।
- (v). "आयात कंटेनर" अर्थात् वह कंटेनर जो एक पोत से उतारा गया हो, कंटेनर यार्ड में भंडारित किया गया हो, और सड़क अथवा ट्रेन के माध्यम से परिवहन किया गया हो।
- (vi). "निर्यात कंटेनर" अर्थात् वह कंटेनर जो सड़क अथवा ट्रेन द्वारा पहुंचाया गया हो, कंटेनर यार्ड में भंडारित किया गया हो और विनियुक्त पोत पर लादा गया हो।
- (vii). "पत्तन क्षेत्र" पत्तन का सीमाशुल्क बंध क्षेत्र/पत्तन परिचालन क्षेत्र।
- (viii). "सामान्य कंटेनर" अर्थात् सामान्य प्रकार के कंटेनर जो बाद में उल्लिखित विशेष श्रेणियों के अंतर्गत नहीं आते हैं।
- (ix). "प्रशीतन कंटेनर" अर्थात् अग्रेक्षित तापमान बनाए रखने के लिए बिजली आपूर्ति हेतु प्रावधान के साथ नाशवान सामानों को ढोने के लिए प्रयुक्त प्रशीतित कंटेनर।
- (x). "पोतांतरण कंटेनर" अर्थात् ऐसा कंटेनर जो एक पोत से उतारा गया हो और पोत के माध्यम से परिवहनित तथा यार्ड में स्टोर किया गया हो।
- (xi). "शट आऊट कंटेनर" अर्थात् ऐसा कंटेनर जोकि (पोत पहचान सूचना संख्या, अर्थात् वीआईए सं. द्वारा यथा निर्दिष्ट) पोत विशेष के लिए निर्यात इनटेक रूप में पत्तन में प्रवेश करता है और किसी कारण से पोत विशेष से जुड़ा नहीं होता है, तो ऐसे कंटेनर को शटआऊट कंटेनर कहा जाता है।
- (xii). "नगर को वापस कंटेनर" अर्थात् निर्यात के लिए पत्तन में प्रवेश करने वाला परन्तु किसी कारण से वापस नगर को लौटने वाला कंटेनर।
- (xiii). "वीआईएएन" अर्थात् पोत पहचान सूचना संख्या।

1.2. सामान्य निबंधन और शर्तें

- (i). (क). सामान्य व्यापार लाइसेंस वाले भारतीय ध्वज का विदेशगामी पोत सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित किया जा सकता है।
- (ख). विदेशी ध्वज वाला विदेशगामी पोत नौवहन महानिदेशक द्वारा जारी तटीय नौचालन लाइसेंस के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित किया जा सकता है।
- (ग). ऐसे परिवर्तन के मामलों में, लदाई पत्तन द्वारा तटीय दरें पोत के तटीय सामानों की लदाई शुरू किए जाने के समय से प्रभार्य होंगी।

- (घ). ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें केवल पोत द्वारा तटीय कार्गो उतराई प्रचालनों को पूरा किए जाने तक प्रभाय्य होंगी, उसके पश्चात विदेशगामी दरें उतराई पत्तनों द्वारा प्रभाय्य होंगी।
- (ङ). नौवहन महानिदेशक से तटीय लाइसेंस वाले विनियुक्त भारतीय तटीय पोतों के लिए, तटीय दरों की पात्रता के लिए कोई अन्य दस्तावेज अपेक्षित नहीं होंगे।
- (ii). पोत की हैसियत, सीमाशुल्क अथवा नौवहन महानिदेशक द्वारा जैसा इसका प्रमाणीकरण किया गया हो, यह निर्णय लेने के लिए प्रासंगिक कारक है कि पोत संबंधी प्रभारों की वसूली के प्रयोजन के लिए पोत 'तटीय' अथवा 'विदेशगामी'; और, कार्गो की प्रकृति अथवा इसके मूल की इस प्रयोजन के लिए कोई प्रासंगिकता नहीं होगी।
- (iii). पोत संबंधित प्रभार पोतस्वामियों/स्टीमर एजेंटों पर प्रभाय्य होगा।
- (iv). (क). सभी तटीय पोतों के लिए पोत संबंधित प्रभार अन्य पोतों के लिए तदनुकूपी प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
- (ख). सभी तटीय कंटेनरों के लिए कंटेनर संबंधित प्रभार सामान्य कंटेनर संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
- (ग). कंटेनर संबंधित प्रभारों के मामले में, रियायत समेकित बॉक्स दर पर लागू है। जहां मदवार प्रभार वसूल किए जाते हैं, रियायत जलयान तट स्थानांतरण और घाट से/को भंडारण यार्ड के लिए सभी प्रासंगिक प्रभारों एवं घाटशुल्क तथा कंटेनरों पर होगी।
- (घ). इस रियायत के प्रयोजन के लिए, विदेशी पत्तन से कंटेनर, जो भारतीय पत्तन 'ख' को अनुवर्ती पोतांतरण के लिए भारतीय पत्तन 'क' पर पहुंचता है, से इसके तटीय नौचालन के लिए प्रासंगिक रियायती प्रभार वसूल किए जाएंगे। दूसरे शब्दों में, तटीय नौचालन के लिए अनुमत पोत द्वारा भारतीय पत्तनों से/को ले जाया जाने वाला कार्गो रियायत के लिए पात्र होगा।
- (ङ). तटीय कंटेनरों/पोतों के प्रभार भारतीय रुपए में मूल्यवर्गित और वसूल किए जाएंगे।
- (v). विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज:
- (क). उपयोक्ता को इस दरमान के अधीन विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज अदा करना होगा। इसी प्रकार, परिचालक विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा।
- (ख). दंडात्मक ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक (एसबीआई) की प्रधान उधार दर से 2 प्रतिशत अधिक होगी। दंडात्मक ब्याज दर परिचालक और उपयोक्ताओं दोनों पर समान रूप से लागू होगी।
- (ग). पत्तन द्वारा वापसियों में विलंब सेवाओं के पूरा होने की तारीख के 20 दिन बाद से अथवा उपयोक्ता से अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुत करने पर, जो भी बाद में हो, परिगणित किया जाएगा।
- (घ). उपयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब पत्तन न्यास द्वारा बिलों के प्रेषण की तारीख के 10 दिन बाद से गिना जाएगा। तथापि, यह प्रावधान ऐसे मामलों पर लागू नहीं होगा जहां भुगतान एमपीटी एक्ट 1963 में यथा विनिर्दिष्ट पत्तन न्यास की संपत्तियों की सेवाएं/उपयोग से पहले किया जाता है और/अथवा प्रभारों का अग्रिम भुगतान दरमान में शर्त के रूप में निर्धारित किया गया है।
- (vi). सभी परिगणित प्रभार बिल के सकल जोड़ के अगले उच्चतर रूप में पूर्णांकित किए जाएंगे।
- (vii). (क). दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं; इसी प्रकार, रियायतें और छूट निम्नतम स्तर हैं। परिचालक, यदि वे चाहे तो, निम्नतर दरें वसूल कर सकता है और/अथवा उच्चतर रियायतें और छूट प्रदान कर सकता है।
- (ख). परिचालक, यदि वे ऐसा चाहे तो, दरमान में निर्धारित दरों के कार्यान्वयन पर शासित निर्धारित शर्तों को युक्तिसंगत भी बना सकता है यदि युक्तिकरण से उपयोक्ताओं को दर प्रति इकाई में राहत मिलती है और दरमान में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम स्तर से अधिक नहीं हों। तथापि, परिचालक को ऐसी निम्नतर दरों और/अथवा ऐसी दरों के कार्यान्वयन पर शासित शर्तों के युक्तिकरण के बारे में

सार्वजनिक अधिसूचना देनी होगी और ऐसी निम्नतर दरों और अथवा ऐसी दरों के कार्यान्वयन पर शासित शर्तों में बाद में किन्हीं बदलावों के बारे में भी सार्वजनिक अधिसूचना देना जारी रखना होगा परन्तु नई निर्धारित दरें टीएएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होनी चाहिए।

- (viii). उपयोक्ताओं से यह अपेक्षा नहीं की जाएगी कि वे परिचालक पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए प्रभार अदा करें।

अध्याय 2 — पोत संबंधित प्रभार

2. बर्थ किराया प्रभारों की अनुसूची

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग (रु०)	
		विदेशी — पोत	तटीय पोत
1	बर्थ अभिग्रहण करने के लिए	1.282	0.769

टिप्पणियाँ:

- (1). पोतों को दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार आकर्षित किए बिना कार्गो परिचालन पूरा करने के बाद 2 घंटों के लिए बर्थ अभिग्रहण करने की अनुमति होगी।
- (2). सभी पोत जलयान को बर्थ के समीप लाए जाने के समय से 1 घंटे के भीतर कार्गो परिचालन शुरू करेंगे और ऐसा नहीं करने पर निम्नलिखित (4) में यथा निर्धारित दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार प्रभार्य होगा।
- (3). टर्मिनल के अपने परिचालन के लिए तैयार होने के बावजूद भी कार्य करने के लिए तैयार नहीं होने की वजह से टर्मिनल सुविधाओं को निष्क्रिय करने वाले पोतों पर नीचे टिप्पणी (4) में यथा निर्धारित दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार लागू होगा। दंडात्मक बर्थ किराया प्रभारों की वसूली के प्रयोजन के लिए, निष्क्रिय रहने का अर्थ लगातार दो घंटों से अधिक कार्गो प्रहस्तन परिचालन के किसी कारण से स्थगन/रोक होगी।

- (4). दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार 2 घंटों से अधिक बर्थ किराया प्रभारों के अलावा निम्नवत् होंगे—

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति जीआरटी
1	6 घंटों तक	रु० 10
2	6 घंटों से अधिक परन्तु 12 घंटों तक	रु० 15
3	12 घंटों से अधिक	रु० 30

- (5). उपर्युक्त दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार प्रभार्य नहीं होगा यदि पोत का निष्क्रिय होना टर्मिनल या पत्तन पर आरोप्य हो अथवा प्रतिकूल ज्वारीय परिस्थितियों या खराब मौसम और बरसात की वजह से हो जिससे परिचालन रुक जाए।
- (6). (क). एक समय सीमा होगी जिसके बाद बर्थ किराया लागू नहीं होगा; बर्थ किराया पोत के नौचालन के लिए तैयार होने का संकेत देने के 4 घंटों बाद रूक जाएगा। बर्थ किराये को रोकने के लिए निर्धारित 4 घंटों की समय सीमा पक्षीय ज्वारीय परिस्थितियों की इच्छा अथवा खराब मौसम के कारण अथवा रात्रि नेविगेशन सुविधाओं के अभाव की वजह से जलयान का प्रतीक्षा समय अतिरिक्त होगा।
(ख). गलत संकेत के लिए 'दंडात्मक बर्थ किराया' एक दिन के बर्थ किराया प्रभारों के बराबर होगा।
(ग). पोत का मास्टर/एजेंट पक्षीय ज्वारभाटीय तथा मौसम परिस्थितियों के अनुसार ही नौचालन के लिए तैयार होने का संकेत देगा।
(घ). बर्थ किराये को रोकने के लिए निर्धारित 4 घंटों की समय सीमा में पक्षीय ज्वारभाटीय परिस्थितियों की इच्छा के लिए जलयान की प्रतीक्षा अवधि अतिरिक्त होगी।

- (7). बर्थ किराया प्रभार उस अवधि के लिए प्रभार्य नहीं होगा, जब एक पोत पत्तन उपस्कर के खराब होने या बिजली गुल होने की वजह से अथवा परिचालक पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों से बर्थ पर निष्क्रिय रहता है।

अध्याय 3 – कंटेनरों तथा कंटेनरयुक्त कार्गो को प्रदत्त सेवाओं के लिए प्रभार

सामान्य निबंधन तथा शर्तें:

- (i). एक कंटेनर जो मूलतः पोतांतरण कंटेनर के रूप में घोषित किया गया हो, बाद में रेल अथवा सड़क द्वारा संचलित किया जाता है तो वह पोतांतरण कंटेनर के रूप में अपनी पहचान खो देगा और इसे सामान्य आयात कंटेनर माना जाएगा तथा यथा, लागू निर्धारित प्रभार देय होंगे।
- (ii). प्रशुल्क के प्रयोजन के लिए 20' तक और उससे कम के कंटेनर एक टीईयू (बीस समकक्ष इकाई) गिनती किए जाएंगे और 20' से अधिक तथा 40' तक एक एफईयू (चालीस समकक्ष इकाई) रूप में गिनती की जाएगी।
- (iii). 20' लम्बाई से अधिक तथा 40' तक के कंटेनरों के लिए सभी प्रभार निर्धारित लागू प्रभारों का 150 प्रतिशत होंगे।

3.1. कंटेनरों के प्रहस्तन तथा संचलन के लिए प्रभार:

पत्तन के माध्यम से गुजरने वाले कंटेनरों तथा कंटेनरयुक्त कार्गो के मामले में प्रदत्त सेवाओं के लिए शिपिंग लाइनों अथवा पोतों के एजेंटों अथवा कार्गो एजेंटों द्वारा कंटेनर के प्रहस्तन तथा संचलन के लिए निम्नलिखित समेकित प्रभार देय होंगे।

क. आयात तथा निर्यात कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए समेकित दर:

(रु० में)

क्र.सं.	विवरण	20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर		20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर		40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर	
		विदेशगामी	तटीय	विदेशगामी	तटीय	विदेशगामी	तटीय
(क).	लदे हुए कंटेनर – आयात/निर्यात	3377.88	2026.91	5066.36	3040.36	6755.76	4053.82
(ख).	खाली कंटेनर – आयात/निर्यात	2365.33	1419.02	3548.45	2129.43	4728.85	2837.13
(ग).	सीवाई से रेल फ्लैट अथवा विलोमतः परिवहन और लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ						
	- लदे हुए	1319.21	1320.12	1978.82	1978.82	2638.43	2638.43
	- खाली	1213.97	1213.97	1820.95	1820.04	2427.93	2427.93

टिप्पणियां:

- (1). उपर्युक्त मद सं. (क) और (ख) के मामले में सेवाओं में घाट क्रेन द्वारा प्रहस्तन और बांधना/खोलना, सीवाई तथा घाटसाइड के बीच परिवहन, सीवाई में लिफ्ट ऑन या ऑफ, ट्रेलर से या को कंटेनर की उतराई तथा लदाई, डाटा प्रहस्तन, प्रसंस्करण तथा घाटशुल्क शामिल है।
- (2). उपर्युक्त मद सं. (ग) में सेवाओं में सीवाई से रेल साइडिंग तक परिवहन और रेल फ्लैट अथवा विलोमतः पर लदाई शामिल है।

685 4/13-12

ख. पोतांतरण कंटेनरों का प्रहस्तन:

(रु० में)

विवरण	20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर		20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर		40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर	
	विदेशगामी	तटीय	विदेशगामी	तटीय	विदेशगामी	तटीय
लदे हुए और खाली	3990.31	2394.36	5984.55	3590.19	7979.70	4787.82

टिप्पणियां:

- (1). उपर्युक्त प्रभार पोतांतरण के सम्पूर्ण चक्र अर्थात् एक कैरियर से उतराई से दूसरे कैरियर पर लदाई, बांधना/खोलना प्रभारों सहित पर लागू होते हैं। सेवाओं में घाट क्रेन द्वारा प्रहस्तन (उतराई तथा लदाई), सीवाई और घाटसाइड के बीच परिवहन, लिफ्ट ऑन तथा ऑफ, पोत तथा यार्ड पर स्टोवेज योजना, डाटा प्रहस्तन, प्रसंस्करण तथा घाटशुल्क।
- (2). तटीय नौचालन पर भारतीय पत्तन में अनुवर्ती पोतांतरण अथवा विलोमतः के लिए टर्मिनल पर विदेशी पत्तन प्रहस्तन से कंटेनर पर विदेशगामी पोत के लिए निर्धारित 50 प्रतिशत पोतांतरण प्रभार और तटीय श्रेणी के लिए उस निर्धारित का 50 प्रतिशत वसूल किया जाएगा।
- (3). टर्मिनल से बाहर सड़क या रेल द्वारा डिलीवर किए गए पोतांतरण कंटेनर से आयात/निर्यात कंटेनर दर वसूल की जाएगी।
- (4). अनुसूची के अनुसार शट आउट प्रभार निम्नवत् लागू होगा:
 - (i). यदि कैरियर मूलतः नामित कैरियर की बर्थिंग के बाद बदला जाता है; अथवा
 - (ii). यदि नामांकन पहले वाले कैरियर के बर्थ करने के पश्चात बाद वाले कैरियर को पूर्ववर्ती कैरियर से बदला जाता है।
- (5). पोत जिसपर पोतांतरण कंटेनर लादा जाना है पोत की आयात अग्रिम सूची प्रस्तुत करने के समय घोषित किया जाएगा जिसपर उक्त पोतांतरण कंटेनर आयातित किया जाता है अथवा नहीं, पोतांतरण कंटेनर प्रशुल्क निर्धारित करने के प्रयोजन के लिए सामान्य कंटेनर के रूप में माना जाएगा।

3.2 कंटेनरों के भंडारण के लिए प्रभार

(क). आयात - लदे हुए तथा खाली कंटेनर

(दर रु० में प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग)

क्र.सं.	विवरण	20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर	20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर	40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर
(i).	प्रथम 1 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
(ii).	दूसरे दिन	186.90	373.80	560.70
(iii).	3 से 15 दिनों तक	373.80	747.60	1121.40
(iv).	15 दिनों के बाद	747.60	1495.20	2242.80

(ख). निर्यात - लदे हुए और खाली कंटेनर

(दर रु० में प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग)

क्र.सं.	विवरण	20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर	20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर	40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर
(i).	प्रथम 2 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
(ii).	3 से 4 दिनों तक	186.90	373.80	560.70
(iii).	4 से 15 दिनों तक	373.80	747.60	1121.40
(iv).	15 दिनों के बाद	747.60	1495.20	2242.80

(ग). पोतांतरण कंटेनर – लदे हुए और खाली कंटेनर

(दर रु० में प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग)

क्र.सं.	विवरण	20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर	20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर	40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर
(i).	प्रथम 30 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
(ii).	31 से 45 दिनों तक	186.90	373.80	560.70
(iii).	46 से 60 दिनों तक	373.80	747.60	1121.40
(iv).	60 दिनों से आगे	747.60	1495.20	2242.80

(घ). शट आऊट कंटेनर – लदे हुए और खाली कंटेनर

(दर रु० में प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग)

क्र.सं.	विवरण	20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर	20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर	40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर
(i).	1 से 15 दिनों तक	186.90	373.80	560.70
(ii).	16 से 30 दिनों तक	373.80	747.60	1121.40
(iii).	30 दिनों से आगे	747.60	1495.20	2242.80

टिप्पणियां:

- (1). आयात कंटेनरों के लिए निःशुल्क विराम-समय (भंडारण) कंटेनर की उतराई के बाद वाले दिन से शुरू होगा और निर्यात कंटेनरों के लिए निःशुल्क अवधि कंटेनर के टर्मिनल में प्रवेश करने से शुरू होगी।
- (2). निःशुल्क समय की गणना के प्रयोजन के लिए, रविवार, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस तथा टर्मिनल के गैर-परिचालन दिवस अतिरिक्त होंगे।
- (3). पोतांतरण कंटेनर जिसकी हैसियत बाद में स्थानीय एफसीएल/एलसीएल अथवा आईसीडी में परिवर्तित हो जाते हैं उनसे प्रासंगिक आयात कंटेनरों के बराबर भंडारण प्रभार वसूल किए जाएंगे।
- (4). शट आऊट कंटेनर के लिए भंडारण अवधि उस दिन के अगले दिन से गिनती की जाएगी जब कंटेनर नौभरण/सुपुर्दगी के दिन तक शट आऊट हो जाता है।
- (5). कंटेनर पर भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए प्रोद्भूत नहीं होगा जब टर्मिनल परिचालक तब कंटेनर डिलीवर करने/स्थानांतरित करने की स्थिति में नहीं हो जब परिचालक पर आरोप्य कारणों की वजह से उपयोक्ता द्वारा अपेक्षा की जाती है।

3.3. क. विविध सेवाओं के लिए प्रभार

(दर रु० में प्रति कंटेनर/प्रतिदिन अथवा उसका भाग)

क्र.सं.	विवरण	20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर		20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर		40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर	
		विदेशगामी	तटीय	विदेशगामी	तटीय	विदेशगामी	तटीय
(क).	ट्रिप-पूर्व जांच (पीटीआई) (बिजली प्रभार अतिरिक्त)	315.74	315.74	473.61	473.61	631.48	631.48
(ख).	प्रशीतन चालन जांच (बिजली प्रभार अतिरिक्त)	315.74	315.74	473.61	473.61	631.48	631.48
(ग).	बिजली की आपूर्ति के लिए प्रभार (प्रशीतन यार्ड में कनेक्शन जोड़ने तथा हटाने, अनुवीक्षण सहित) प्रति 4 घंटे अथवा उसका भाग	195.98	195.98	293.97	293.97	391.92	391.95

टिप्पणियां:

- (1). सेवाओं में केवल प्लग लगाना/प्लग हटाना और तापमान का अनुवीक्षण शामिल है। खराब प्रशीतनों पर कोई अनुवीक्षण नहीं किया जाएगा।
- (2). पीटीआई तथा प्रशीतन की चालन जांच वैकल्पिक सेवाएं हैं और अनुरोध किए जाने पर ही प्रदान की जाएंगी। इसमें पीटीआई/चालन जांच के दौरान बिजली की आपूर्ति तथा अनुवीक्षण के प्रभार शामिल नहीं होंगे। पीटीआई/चालन जांच में रीफर मशीनरी की कार्यस्थिति की जांच करना और ग्राहक को स्थिति के बारे में बताना शामिल है।
- (3). ये प्रभार रेस्टो रीफर कंटेनरों पर भी लागू होंगे।

ख. शट आउट कंटेनर के लिए प्रभार

जहां एक नियत कंटेनर अथवा पोतांतरण कंटेनर शट आउट हो, निम्नलिखित दरें शामिल होंगी:-

(रु० में)

क्र.सं.	विवरण	20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर	20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर	40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर
(क).	लदे हुए	1841.82	2762.73	3683.64
(ख).	खाली	1631.33	2446.99	3262.65

टिप्पणियां:

- (i). शट आउट प्रभार लागू होंगे जब एक कंटेनर दूसरे पोत द्वारा शट आउट किया जाता है और बाद में दूसरे पोत द्वारा नौवहनित किया जाता है।
- (ii). भंडारण प्रभार अनुसूची 3.2 के अनुसार वसूल किए जाएंगे।

ग. अतिरिक्त प्रभार

(रु० में)

क्र.सं.	विवरण	20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर	20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर	40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर
1	टर्मिनल के भीतर लिफ्ट ऑन, पोतांतरण, लिफ्ट ऑफ सहित कंटेनरों का स्थानांतरण			
	- लदे हुए	1841.82	2762.73	3683.64
	- खाली	1631.33	2446.99	3262.65
2	कंटेनर निकासी प्रभार (उच्च दबाव जल धुलाई)	526.23	789.31	1052.47
3	दस्तावेज का रद्दीकरण - (प्रति ईआईआर)		78.94	
4	एक द्वार खोलना प्रभार (प्रति कंटेनर)		526.23	
5	सील लगाना/हटाना (प्रति सीट)		210.49	
6	टर्मिनल के भीतर सीमाशुल्क निरीक्षण (प्रति कंटेनर)		420.99	
7	प्रशीतन कंटेनर का प्लग लगाना/हटाना (प्रति कंटेनर)		52.62	
8	दस्तावेज जारी करना प्रति दस्तावेज अथवा उसका भाग (अधिकतम 5 पृष्ठ)		157.87	
9	वीआईए रद्दीकरण		1052.47	
10	निर्धारित समय के बाद प्रासंगिक दस्तावेज प्रस्तुत करने में विलंब (प्रभार प्रति दस्तावेज हैं)		526.23	
11	पोत को गैंगवे उपलब्ध करवाने के लिए प्रभार प्रति केलेंडर दिवस		45.37 प्रति घंटा प्रति गैंगवे परन्तु 1000 प्रतिदिन प्रति गैंगवे के अधीन	
			टिप्पणी: यह एक वैकल्पिक सेवा है जो उपयोक्ता के अनुरोध पर उपलब्ध करवाई जाती है।	

घ. एक परिचालन के लिए हैच कवर प्रहस्तन (खोलना तथा बन्द करना दोनों):

क्र.सं.	विवरण	विदेशगामी	तटीय
(क).	घाट पर हैच कवर बिछाए बिना	1326.47	795.70
(ख).	घाट पर हैच कवर बिछाने के साथ	2652.04	1591.40

(रु० में)

टिप्पणी:

- (1). आधी दर लागू होगी यदि केवल एक गतिविधि होती है, अर्थात् खोलना या बन्द करना परिचालन में से एक।
- (2). 'कंटेनर का स्थानांतरण' प्रभार लागू होंगे जब कभी कंटेनर के वास्तविक स्थानांतरण के साथ कंटेनर स्थिति या पोतांतरण स्थिति में बदलाव किया जाता है अथवा टर्मिनल द्वारा उपलब्ध करवाई गई किसी अन्य सेवा को प्राप्त करने के लिए ग्राहक के अनुरोध पर किया गया कोई स्थानांतरण। स्थानांतरण लिफ्ट ऑन, परिवहन तथा लिफ्ट ऑफ के लिए प्रभारित समेकित प्रभार है। नौभरण स्थिति का बदलना लागू होता है जब:
 - (i). टर्मिनल परिसर में पोतांतरण कंटेनर आयात कंटेनर में बदला जाता है;
 - (ii). टर्मिनल परिसर में आयात कंटेनर पुनः निर्यात किया जाता है;
 - (iii). निर्यात कंटेनर टर्मिनल परिसर के बाहर डिलीवर किया जाता है;
 - (iv). एक स्थानीय सुपुर्दगी कंटेनर उतराई अथवा विलोमतः के बाद आईसीडी कंटेनर में बदला जाता है।
 - (v). पोतांतरण कंटेनर जिसका आउटबाउंड वीआईएन इनबाउंड कैरियर की बर्थिंग से पहले घोषित नहीं किया जाता है;
 - (vi). रेल द्वारा आने वाला निर्यात कंटेनर जिसका आउटबाउंड वीआईएन टर्मिनल में रेल साइडिंग में ट्रेन के पहुंचने के कम से कम 6 घंटे पहले घोषित नहीं किया जाता है।

कंटेनर स्थिति का बदलाव आयात अथवा निर्यात कंटेनर के ब्योरे के हर समय लागू होता है जिसका पीओडी, आकार, हैसियत या भार (+/- 2 टन तक भिन्नता) टर्मिनल द्वारा प्रसंस्करण के बाद बदल जाता है।

- (3). कंटेनर निकासी प्रभार : ये सेवाएं वैकल्पिक हैं और प्रासंगिक प्रभार लागू होता है जब कंटेनर पानी से साफ किए जाते हैं।
- (4). ईआईआर के लिए रद्दीकरण प्रभार लागू होता है जब ईआईआर ग्राहक के अनुरोध पर रद्द किया जाता है।
- (5). "एक द्वार खोलना" प्रभार कंटेनर प्रहस्तन के लिए लागू है जो केवल एक द्वार खुला रखने की अपेक्षा करता है (अर्थात् प्याज) और जब द्वार खोलना तथा सुरक्षा टर्मिनल द्वारा किया जाता है।
- (6). **सील लगाना/उतारना**
बोतल सीलें टर्मिनल पर रेल/सड़क/समुद्री मार्ग द्वारा पहुंचने वाले उन प्रत्येक कंटेनर पर उनके प्रवेश की अनुमति देने से पहले लगाई जाएगी जिनपर सही बोतल सील नहीं लगी हो। टर्मिनल स्टाफ को यह अधिकार होगा कि शिपिंग लाइनों की पूर्व सहमति लिए बिना ऐसा कर सकेंगे। ऐसे कंटेनरों की सूची जिनपर टर्मिनल द्वारा सील लगाई जानी है लाइनों को सूचित किया जाएगा।
- (7). **सीमाशुल्क निरीक्षण**
कंटेनर का निरीक्षण ग्राहक के लिखित अनुरोध पर एक नामित स्थान पर ही स्वीकृत होगा। कंटेनर द्वार सीमाशुल्क की निगरानी में ही खोले जा सकेंगे।

4. उपर्युक्त खंड - 2 और खंड - 3 के लिए सामान्य टिप्पणी:

प्रशुल्क सीमाएं मुद्रास्फीति से सूचकांकित की जाएंगी परन्तु 1 जनवरी 2012 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक में 60 प्रतिशत भिन्नता की सीमा तक। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से आगामी वर्ष के 31 मार्च तक प्रभावी होंगी।

685 4/13-13

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS
NOTIFICATION**

Mumbai, the 12th February, 2013

No. TAMP/61/2012-VPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Visakhapatnam Port Trust for setting upfront tariff for handling containers at the proposed extension of container terminal in the outer harbour of Visakhapatnam Port Trust in pursuance of the guidelines for upfront tariff setting at Major Ports which was notified vide Notification No. TAMP/52/2007-Misc. dated 26 February, 2008, as in the order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/61/2012-VPT

Visakhapatnam Port Trust

Applicant

QUORUM:

- (i) Smt. Rani Jadhav, Chairperson
- (ii) Shri T.S. Balasubramanian, Member (Finance)

ORDER

(Passed on this 11th day of January 2013)

This case relates to the proposal received from the Visakhapatnam Port Trust (VPT) for setting upfront tariff for handling containers at the proposed container terminal in the outer harbour of Visakhapatnam Port on DBFOT basis.

2. The main points made by the VPT in its proposal dated 11 October 2012 are summarised below:

- (i). The container traffic in terms of tonnage handled at VPT during the last five years has grown from 1.13 MTPA in 2007-08 to 4.22 MTPA in 2011-12, registering a compound annual growth rate of 38.88%.
- (ii). Based on the projections made, the container traffic at Visakhapatnam Port is expected to grow to around 0.62 million TEUs in 2015-16, 1.00 million TEUs in 2021-22 and 1.40 million TEUs by the end of the year 2025-26, under the 'most likely scenario'.
- (iii). To cater to the anticipated growth in the container traffic, the port has proposed to construct a new terminal on the eastern side of the existing terminal, extending upto the Eastern breakwaters.
- (iv). The physical features are as follows:

Length	395 m
Width	34 m
Draft	15.50 mtrs.
Capacity	12,000 + TEUs
DWT	1,50,000
Displacement Tonnage (DT)	1,85,000
Ultimate Dredge depth	(-) 19.0 m

- (v). Proposed mechanical works:

Description	As per TAMP	As per TEFR
Ship to shore cranes	4	3 *
Rubber tyred gantry cranes	9 (3 per ship crane)	9
Tractor/ trailer	18 (3 per ship crane)	24
Reach stacker	--	5
Top lift truck	--	1
Power supply, illumination and fire fighting		

* Keeping in view of the limitation in yard capacity

(vi). Optimal Capacity:

(a). Optimal Quay Capacity:

The optimal quay capacity is assessed at 597,870 TEUs per annum adopting the following values:

Sr. No.	Parameters	Values considered by VPT
A.	Number of Gantry cranes deployed for work in a year	3
B.	Number of working hours of gantry cranes in a year	24 x 365
C.	Average number of moves per gantry cranes (moves/ hour)	25
D.	TEU Ratio	1.3
E.	Optimal Capacity ratio	70%
	Optimal Quay Capacity (3 x 24 x 365 x 25 x 1.3 x 70%)	597,870 TEUs

(b). Optimal Yard Capacity:

The optimum yard capacity is assessed at 330,185 TEUs per annum adopting the following values:

Sr. No.	Parameters	Values considered by VPT
A.	Total Ground Slots in TEUs (as per norms 720 TEUs per hectare)	1440
B.	Average stack height	3.5
C.	Period in number of days	365
D.	Surge factor	1.3
E.	Average Dwell time	4 days-Exports 2 days-Imports
	Optimal Yard Capacity (0.7 x 1440 x 3.5 x 365 / 1.3 x 3)	330,185 TEUs

(c). Accordingly, the optimum capacity of container terminal is assessed at 330,185 TEUs per annum being lower of the quay and yard capacities.

(vii). Capital Cost of the project:

The capital cost for the extension of container terminal is estimated at ₹633.11 crores. The break up of the capital cost is tabulated below:

(₹ In lakhs)						
Sl. No.	Item of work	Base cost	3% contingencies	7% PS charges	2.8% WCT	Total
	HANDLING ACTIVITY					
A	Civil Construction Cost					
1	Rock bund construction and filling	8153.94	244.62	587.90	251.62	9238.08
2	Pavement for Container Storage yards, terminal roads and other operational areas	2243.68	67.31	161.77	69.24	2542.00
3	Storm water Drainage system	145.42	4.36	10.48	4.49	164.75
4	Buildings, Security compound wall and Gates	608.92	18.27	43.90	18.79	689.88
5	Water supply including water tanks	30.00	0.90	2.16	0.93	33.99
	Sub Total (1 to 5)	11181.96	335.46	806.21	345.07	12668.70
B	Handling Equipment					
1	3 Nos. Ship to Shore Cranes	15000.00	450.00	1081.50	462.88	16994.38
2	9 Nos. Rubber Tyred Gantry	9000.00	270.00	648.90	277.73	10196.63
3	24 Nos. Tractor- Trailer units	1200.00	36.00	86.52	37.03	1359.55
4	5 Nos. Reach Stackers	1500.00	45.00	108.15	46.29	1699.44
5	1 No. Top Lift Truck	200.00	6.00	14.42	6.17	226.59
6	Power Supply and Illumination	1114.00	33.42	80.32	34.38	1262.12
7	Fire Fighting System	200.00	6.00	14.42	6.17	226.59
	Sub Total (1 to 7)	28214.00	846.42	2034.23	870.65	31965.30

Sl. No.	Item of work	Base cost	3% contingencies	7% PS charges	2.8% WCT	Total
C	IT System cost (2% of the sum total of the Civil construction and equipment)	787.92	23.64	56.81	24.31	892.68
D	Other costs including Financing cost and IDC (10% of civil construction & eqpmnt.)	3939.60	118.19	284.04	121.57	4463.40
	Total Cost for Container Handling Activity (A+B+C+D)	44123.48	1323.71	3181.29	1361.60	49990.08
E	BERTH HIRE ACTIVITY					
1	Construction of berth (395m x 34m)	10723.12	321.69	773.14	330.90	12148.85
2	Construction of a 200 T capacity Mooring dolphin	476.26	14.29	34.34	14.70	539.59
3	Dredging cost	558.68	16.76	40.28	17.24	632.96
	Total Cost of Berthing Activity	11758.06	352.74	847.76	362.84	13321.40
F	Total Capital Cost (A+B+C+D+E)					63311.48

(As per the guidelines, 1 quay crane for 100 mtrs. of length is required to be deployed. In the present proposal, considering the restricted yard space and number of ground slots, 3 numbers of quay cranes are proposed.)

(viii). Operating cost:

The operating cost is assessed as per the norms prescribed in the guidelines at ₹13743.11 lakhs.

(₹ in lakhs)		
Sl. No.	Particulars	Amount
A.	HANDLING ACTIVITY	
1	Power (8 Kwh/ TEU x 330185TEUs x ₹6.485 / KWH)	171.30
2	Fuel (4 LT x 330185 x ₹50.39) (according to revised fuel rates)	665.52
3	Repairs and Maintenance cost	
	a) Civil (1% of all civil assets) i.e. ₹12668.70 lakhs x 1%	126.69
	b) Mech, Electrical and IT systems (2% of Mech., Elec.- 31965.30 & IT systems - 892.68) i.e. ₹32857.98 lakhs x 2%	657.16
4	Insurance 1% of gross fixed assets i.e. ₹49990.08 lakhs x 1%	499.90
5	Depreciation	
	a) Civil (3.34% of all civil assets) i.e. ₹12668.70 lakhs x 3.34%	423.13
	b) Mech., Electrical & IT systems (10.34% of Mech., Ele. & IT systems (i.e. ₹32857.98 lakhs x 10.34%)	3397.52
6	Licence Fee (as given by Port)	251.48
7	Other Expenses (15% of Gross fixed assets i.e. ₹49990.08 lakhs x 15%)	7498.51
	Total Operation and Maintenance cost for handling activity	13691.21
B.	BERTH HIRE ACTIVITY	
1	Repairs and Maintenance cost (1% of all berth cost) i.e. ₹13321.40 lakhs x 1%	133.21
2	Insurance (1% of gross fixed assets i.e. ₹13321.40 lakhs x 1%)	133.21
3	Depreciation (3.34% of berth cost) i.e. ₹13321.40 lakhs x 3.34%	444.93
	Total operating cost for berth hire activity	711.35
C.	TOTAL OPERATING COST (A) + (B)	14402.56

(ix). The return on capital employed is considered at 16% on the estimated capital cost of the project.

(x). **Annual Revenue Requirement**

The Annual revenue requirement for handling activity and berth hire activity is estimated as given below:

(₹ in lakhs)			
Sl. No.	Particulars	Handling Activity	Berth Hire Activity
1.	Total annual operating cost	13691.21	711.35
2.	Return on capital employed	7998.41	2131.42
	ANNUAL REVENUE REQUIREMENT	21689.62	2842.77

(xi). The estimated Annual Revenue Requirement (ARR) from the container handling services is apportioned as below to main tariff items following the norms prescribed in the guidelines:

(₹ in lakhs)		
Tariff group	% of revenue allocated	Annual revenue requirement (Rupee)
Container handling charges	90%	19520.66
Ground rent charges	7%	1518.27
Miscellaneous charges	3%	650.69
Total	100%	21689.62

(xii). Taking into account the container mix at VPT during the year 2011-12, the VPT has arrived at the handling charges for the various operations carried out for the various types of containers.

(xiii). Taking into account the ratio of import and export containers and the dwell time of import and export cargo and the number of containers attracting storage charges, the VPT has proposed Storage charges for the different types of containers.

(xiv). The berth hire charges proposed by the port for foreign vessel is ₹1.895 per GRT per hour and for coastal vessel is ₹1.137 per GRT per hour.

(xv). The miscellaneous charges is towards rendering the services like pre-trip inspection, Reefer run test, shifting and cleaning of containers, cancellation of documents, customs inspection etc.

(xvi). The VPT has submitted the proposed Scale of Rates for various services expected to be offered at the terminal along with the terms and conditions governing the rates.

3. In accordance with the consultation process prescribed, the proposal dated 11 October 2012 was circulated to the users/ user organisations/ RFQ Applicants (as forwarded by the VPT) seeking their comments. We have received comments only from Visakha Container Terminal Pvt. Ltd. (VCTPL) which have been forwarded to the VPT as feedback information. The VPT has responded to the comments of the VCTPL.

4. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the VPT was requested vide our letter dated 29 October 2012 to furnish additional information/ clarifications on certain points. The VPT has responded under cover of its letter dated 14 November 2012. A summary of the queries raised by us and the corresponding replies furnished by the VPT are tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by us	Reply furnished by VPT
1.	General:-	
(i).	The proposal of the VPT in reference is to fix upfront tariff cap for a container terminal based on the proposed development of 395 metres of quay. The VPT may explain the rationale behind considering the quay length of 395 metres as the configuration for a standard container terminal at VPT.	At present, direct sailing container vessels call at the port and predominant of these vessels are of Panama Class. The latest trend in container shipping is that new panama vessels are likely to become the most popular size in the near future for main line service since the third Panama lock is scheduled for commissioning in 2013. This lock can accommodate vessels with limiting dimensions upto 366 mtrs. The capacity of these vessels is 12000 TEUs. Considering the potential for

185 4/13-14

		container traffic growth and in order to have the scalability of the facility keeping in view the future requirements, it is prudent to plan the berth facility for new panama class vessels. Accordingly, a berth length of 395 mtrs. is considered to accommodate vessels upto 366 mtrs. with a capacity of 12000 TEUs. Also, considering the future port development requirements of widening the approach channel for two lane navigation and adding more berths in the outer harbour, the maximum berth length that can be developed in the same alignment is arrived at 395 mtrs.
(ii).	It may be confirmed as to whether the basic features and the terms of concessions applicable to the project of development of 395 metres of quay will be similar to the future container handling projects at VPT.	The basic features of the terminal depends upon the deployment pattern of the vessels, nature of traffic in terms of main line/ feeder etc., the location and topography of the area.
(iii).	From the capital cost estimation furnished by the port, it is seen that the VPT has envisaged construction of a 200 T capacity Mooring Dolphin. It may be confirmed whether the construction of a 200 T capacity Mooring Dolphin envisaged for the project of 395 metres of quay length will be a feature for the future container handling projects also, as the tariff cap to be prescribed by this Authority would be applicable to all the projects to be bid out for container handling operation at the VPT during the next five years.	It is not necessary to have a 200 T capacity Mooring Dolphin for all the future terminals as it depends on the configuration and topography of the area where the future Terminals are going to come up. In this context, it is to clarify that the future terminals are likely to come up only in the second part of the 13 th plan i.e. after 5 years.
2.	<u>Optimal Capacity:-</u>	
(i).	<u>Quay Capacity:</u>	
	(a). On the ground that the yard capacity is a constraint, the VPT has envisaged the quay capacity of the terminal by considering the deployment of 3 nos. of ship to shore cranes. In this regard, it is seen that even with the deployment of 3 cranes, there is seen to be a wide mismatch between quay capacity and yard capacity of the terminal. The quay capacity is seen to be around 81% more than the yard capacity. In such a scenario, the VPT is requested to review the berth configuration and determine the requirement of quay cranes accordingly following the norms prescribed for the number of quay cranes in the upfront guidelines, if the yard capacity is a constraint.	The norm given by the TAMP as 1 crane for 100 mtrs. is indicative. The number of cranes to be installed in a terminal is decided with due consideration to the terminal throughput besides ship size and quay length. In this case, keeping all these factor in view, the consultants have recommended deployment of 3 cranes. Nevertheless, it is proposed to install cranes with Twin Tandem system which is capable of lifting 2 boxes simultaneously. These cranes are becoming more popular in high throughput terminals. These cranes have lifting capacity to the order of 100-120 tonne and 80 tonne at medium throughput terminals. As such, it is proposed to deploy Twin-lift Tandem Cranes of 80 T capacity with outer reach of 56 mtrs. It is proposed to design the berth for a corner load of 600 tonnes so that cranes with increased corner loads could be installed. While estimating the capital cost, this has been factored. However, keeping in view the suggestion of TAMP, capacity mis-match is reviewed.
	(b). The VPT in its proposal has envisaged deployment of twin lift tandem cranes of 80 MT capacity at the proposed terminal. This would definitely give productivity higher than 25 moves per hour. In view of this position, the VPT is requested to review the quay capacity of the proposed container terminal by taking into account the higher productivity of the cranes.	Although the proposal envisages deployment of twin lift tandem cranes, the productivity will depend on the type of vessels handled. The anticipated deployment of vessels is a combination of different sizes. Further, with a quay length of only 395 meters, either one big mother vessel or two small daughter vessels only can be handled. The productivity norm of 25 per crane as fixed by TAMP in their guidelines is considered reasonable.

	<p>(c). The TEU ratio of 1.3 considered by the VPT may be justified with reference to the actual TEU ratio at the VPT for the past three years i.e. 2009-10 to 2011-12.</p>	<p>The data for the last 3 years as appended below:</p> <table><tr><th></th><th>2009-10</th><th>2010-11</th><th>2011-12</th></tr><tr><td>TEUs</td><td>97560</td><td>145434</td><td>234787</td></tr><tr><td>Containers</td><td>82627</td><td>120948</td><td>191418</td></tr><tr><td>20'</td><td>67694</td><td>96462</td><td>148030</td></tr><tr><td>40'</td><td>14933</td><td>24486</td><td>43379</td></tr><tr><td>TEU ratio</td><td>1.18</td><td>1.20</td><td>1.23</td></tr></table> <p>The TEU ratio of 1.3 considered is as per the norm fixed by TAMP. The actual figures of VCT are also close to this mark. So, 1.3 may be continued.</p>		2009-10	2010-11	2011-12	TEUs	97560	145434	234787	Containers	82627	120948	191418	20'	67694	96462	148030	40'	14933	24486	43379	TEU ratio	1.18	1.20	1.23
	2009-10	2010-11	2011-12																							
TEUs	97560	145434	234787																							
Containers	82627	120948	191418																							
20'	67694	96462	148030																							
40'	14933	24486	43379																							
TEU ratio	1.18	1.20	1.23																							
(ii).	<p>Yard Capacity:</p> <p>(a). It is not clear from the proposal as to how much area of land is proposed to be allotted to the allottee, except that in the Feasibility Report, for determining the operating costs, the licence fee has been calculated for an area of 141000 sq.m. The VPT is requested to furnish details of the actual area of land available for use and the distribution of available land in terms of storage facility and auxiliary facility at the proposed facility. Similar details may be furnished in respect of the other existing container terminal operating at VPT.</p>	<p>The total land area proposed to be allotted is 14.1 hectares of which actual storage area delineated for ground slots is 41230 sqms. (310 x 133) (23.80m x 5 + 3.50m x 4 = 133m). The distribution of land proposed is as follows:</p> <table><tr><th></th><th>(in sq. mtrs.)</th></tr><tr><td>Container storage yard (310m x 133m)</td><td>41230</td></tr><tr><td>RTG transfer tracks</td><td>3600</td></tr><tr><td>Empty container yard</td><td>5900</td></tr><tr><td>Buildings and amenities for employees and operations</td><td>21150</td></tr><tr><td>Truck parking area</td><td>9650</td></tr><tr><td>Landscaping</td><td>5400</td></tr><tr><td>Terminal roads, pavements and other operational areas</td><td>54070</td></tr><tr><td>Total</td><td>141,000</td></tr></table> <p>In order to address the mis-match between quay and yard capacity, an additional area of 18070 sq. mtrs. is provided for container storage.</p> <p>(Thereafter, the VPT vide its letter dated 28 December 2012 has communicated that an additional area of 6,500 sq. mtrs., is also being provided</p> <p>Similar details of the existing terminal have been furnished. (In this regard, the VPT has furnished the Land Use plan of Visakha Container Terminal Private Limited (VCTPL).</p>		(in sq. mtrs.)	Container storage yard (310m x 133m)	41230	RTG transfer tracks	3600	Empty container yard	5900	Buildings and amenities for employees and operations	21150	Truck parking area	9650	Landscaping	5400	Terminal roads, pavements and other operational areas	54070	Total	141,000						
	(in sq. mtrs.)																									
Container storage yard (310m x 133m)	41230																									
RTG transfer tracks	3600																									
Empty container yard	5900																									
Buildings and amenities for employees and operations	21150																									
Truck parking area	9650																									
Landscaping	5400																									
Terminal roads, pavements and other operational areas	54070																									
Total	141,000																									
	<p>(b). The analysis done by VPT to arrive at the total ground slots of 1440 TEUs may be furnished.</p>	<p>Basis for 1440 ground slots:</p> <table><tr><td>Berth length</td><td>: 395 mtrs.</td></tr><tr><td>Space left at both ends</td><td></td></tr><tr><td>- for the boundaries</td><td>: 5 mtrs. each</td></tr><tr><td>- Roadways</td><td>: 24 mtrs. each</td></tr><tr><td>- RTG transfer trucks</td><td>: 13.5 mtrs. each</td></tr><tr><td></td><td>42.5 mtrs. x 2 = 85 mtrs.</td></tr><tr><td>Length available for loaded container stacking</td><td>: 310 mtrs.</td></tr><tr><td>Individual slots for 20'</td><td>: 2.79 mtrs. x 6.45 mtrs.</td></tr><tr><td>No. of ground slots per row</td><td>: 310 mtrs./ 6.45 mtrs. = 48</td></tr><tr><td>Maximum no. of bays</td><td>: 5</td></tr><tr><td>No. of rows in each bay</td><td>: 6</td></tr><tr><td>Total ground slots</td><td>: 48 x 5 x 6 = 1440</td></tr></table> <p>In the context, it is to submit that the ground slots per hectare considered by VPT is relatively higher than the slots considered by JNPT container terminal (approved by TAMP) as the following table illustrates:</p>	Berth length	: 395 mtrs.	Space left at both ends		- for the boundaries	: 5 mtrs. each	- Roadways	: 24 mtrs. each	- RTG transfer trucks	: 13.5 mtrs. each		42.5 mtrs. x 2 = 85 mtrs.	Length available for loaded container stacking	: 310 mtrs.	Individual slots for 20'	: 2.79 mtrs. x 6.45 mtrs.	No. of ground slots per row	: 310 mtrs./ 6.45 mtrs. = 48	Maximum no. of bays	: 5	No. of rows in each bay	: 6	Total ground slots	: 48 x 5 x 6 = 1440
Berth length	: 395 mtrs.																									
Space left at both ends																										
- for the boundaries	: 5 mtrs. each																									
- Roadways	: 24 mtrs. each																									
- RTG transfer trucks	: 13.5 mtrs. each																									
	42.5 mtrs. x 2 = 85 mtrs.																									
Length available for loaded container stacking	: 310 mtrs.																									
Individual slots for 20'	: 2.79 mtrs. x 6.45 mtrs.																									
No. of ground slots per row	: 310 mtrs./ 6.45 mtrs. = 48																									
Maximum no. of bays	: 5																									
No. of rows in each bay	: 6																									
Total ground slots	: 48 x 5 x 6 = 1440																									

		<table> <tr> <th></th><th>JNPT</th><th>VPT</th></tr> <tr> <td>Area (hectares)</td><td>49</td><td>4.1</td></tr> <tr> <td>No. of ground slots</td><td>14000</td><td>1440</td></tr> <tr> <td>Ground slots per hectare</td><td>286</td><td>351</td></tr> <tr> <td>Area considered per slot</td><td>35 sqms.</td><td>28 sqms.</td></tr> </table> <p>An additional 600 nos. of ground slots are being provided in the additional area of 18070 sq. mtrs. Thus the total ground slots of the terminal works out to 2040.</p>		JNPT	VPT	Area (hectares)	49	4.1	No. of ground slots	14000	1440	Ground slots per hectare	286	351	Area considered per slot	35 sqms.	28 sqms.
	JNPT	VPT															
Area (hectares)	49	4.1															
No. of ground slots	14000	1440															
Ground slots per hectare	286	351															
Area considered per slot	35 sqms.	28 sqms.															
	(c). The VPT has considered an average stack height of 3.5. In this context, the VPT to furnish the actual stack height of containers that prevailed at the private terminal being operated at the VPT during the last three years.	The container terminal operated by VCTPL was having a yard inventory of 6500 TEUs in a TGS of 1850 during 2011-12. On that basis the stack height works out to 3.5. This is more than the average stack height norm of 2.5 prescribed by TAMP and 3 considered by JNPT.															
	(d). The analysis done by VPT to arrive at the surge factor of 1.3 may be furnished.	The surge factor has been taken as 1.3 as per the norms indicated by TAMP in their guidelines.															
	(e). The average dwell time of 3 days, based on 4 days for exports and 2 days for import may be justified taking into account the actual average dwell time that prevailed at the private container terminal being operated at the VPT during the last three years.	<p>The actual dwell time that prevailed at the private container terminal being operated at the VPT during the last three years is as under:</p> <table> <tr> <th>Year</th><th>Imports (days)</th><th>Exports (days)</th></tr> <tr> <td>2009-10</td><td>2.8</td><td>2.9</td></tr> <tr> <td>2010-11</td><td>3.3</td><td>3.2</td></tr> <tr> <td>2011-12</td><td>4.1</td><td>3.8</td></tr> </table> <p>The average dwell time of three days which is also as per the norm prescribed by TAMP is therefore fully justified.</p>	Year	Imports (days)	Exports (days)	2009-10	2.8	2.9	2010-11	3.3	3.2	2011-12	4.1	3.8			
Year	Imports (days)	Exports (days)															
2009-10	2.8	2.9															
2010-11	3.3	3.2															
2011-12	4.1	3.8															
3.	Capital Cost Estimation:-																
(i).	Civil Cost:																
	(a). The Feasibility Report mentions that the estimation of Civil cost are based on current Schedule of rates of VPT. The VPT has furnished Workings to arrive at the various components of Civil costs. However, the VPT is requested to furnish the current Schedule of Rates highlighting the rates considered for estimation of each item of civil cost under Cargo handling activity and Berth hire activity.	Basis of estimate is furnished. (The VPT has furnished the Schedule of Rates.)															
	(b). For each component of civil construction cost, the VPT has also estimated cost towards contingencies (3%), PS charges (7%) and WCT (2.8%). Please explain the nature of the said charges. Also justify the percentage considered towards the said expenditure.	<p>In addition to the provision for the expenditure which could be foreseen and incorporated in the detail estimate, a provision of 3% on the cost of estimate should be added to cover the cost of unforeseen contingencies.</p> <p>Break up for 7%:</p> <p>Provision for supervision charges: 5%</p> <p>¼ % is for preparation of preliminary estimates</p> <p>¾ % is for preparation of detailed estimates based on the detailed structural drawings</p> <p>1% for structural designs, and drawings.</p>															
	(c). The basis for the lumpsum considered for water supply may be furnished justifying the cost considered in the estimates.	0.13% of civil cost based on the past experience.															
(ii).	Equipment Cost:																
	(a). The Upfront tariff guidelines prescribe a norm of 1 Ship Shore crane for every 100 metres of quay length. Incase of fixation of upfront tariff for the container terminal coming up at Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT), 1 no. of crane has been considered for every 83.33 metres of quay length. However, the	<p>For quay crane deployment, clarification furnished vide S.No.2(i) above. However, the yard capacity has been re-visited and additional land has been identified to address the mis-match as explained below:</p> <p>Additional area proposed to be allotted behind GCB berth for storage : 18070 sqms.</p>															

VPT has considered deployment of only 3 cranes, whereas, as per the guidelines position, deployment of 4 cranes is necessary for the length of 395 metres of the proposed berth. In view of the position, the VPT is requested to review its quay capacity. Also, since the Quay Capacity may witness an increase in the event of deployment of more ship to shore cranes, the VPT is requested to relook at the factors considered by it in the calculation of Yard Capacity and improve the Yard Capacity to minimize the gap between Yard Capacity and Quay Capacity.	No. of ground slots in the : 600 additional area Total no. of ground slots : 1440+600=2040 Yard capacity = $0.70 \times 2040 \times 3.5 \times 365 / 3.9 = 467762$ TEUs or 4.68 Lakh TEUs Optimum yard capacity is 4.68 Lakh TEUs. Thus, mismatch is duly addressed keeping in view the suggestion made by TAMP and the revised terminal capacity stands at 4.68 TEUs (minimum of the two).															
(b). Based on the change in the number of ship shore cranes, the VPT is requested to review the requirement of all other equipment like Rubber Tyred Gantry Cranes (RTGCs), Tractor Trailers, Reach Stackers, Top Lift Trucks etc.	Does not arise.															
(c). The Upfront Guidelines prescribe a norm of 6 nos. of Tractor Trailer for each no. of ship shore crane. For the deployment of 3 nos. of cranes, the VPT has considered the deployment of 24 nos. of trailers, as against the prescribed norm of 18 nos. Please justify the said deviation from the guidelines position.	24 nos. tractor trailers has been suggested keeping in view the requirements of the topography of the extension terminal. There is no space for a rail yard within the Terminal. VPT is proposing a rail Terminal in the GCB area which is away from the Terminal. For movement of containers to the rail yard more trailers are required.															
(d). The Upfront Guidelines prescribe a norm of 1 no. of Reach Stacker/ Top lift Truck for 9 nos. of RTGCs. For the deployment of 9 nos. of RTGCs, the VPT has considered the deployment of 5 nos. of reach stackers and 1 no. of top lift truck. Please justify the said deviation from the guidelines position.	<p>The norm prescribed by TAMP and the equipment envisaged by the port are furnished below:</p> <table><thead><tr><th>Equipment</th><th>TAMP</th><th>VPT</th></tr></thead><tbody><tr><td>1. RMQCs</td><td>1 for handling 6 rakes per day</td><td>#</td></tr><tr><td>2. RTGCs</td><td>3 for each gantry crane</td><td>9 (3x3)</td></tr><tr><td>3. Reach stacker/ Top lift</td><td>1 for 9 RTGCs</td><td>5 *</td></tr><tr><td>4. Tractor trailers</td><td>6 for each gantry crane</td><td>24 (3x8)@</td></tr></tbody></table> <p>* 2 nos. are proposed for handling boxes in the terminal at places other than main parking yard and 3 reach stackers are planned for handling full train of containers.</p> <p>@ Ship to shore cranes will handle 25 moves per hour. Number of tractor trailers per move will be 2 per crane. The estimated maximum distance of travel for one complete cycle is 1.6 kms. and estimated time per cycle will be 10 minutes. As such, number of tractor trailers required for 1 crane for handling rate of 25 moves per hour will be 8.</p> <p># The proposal does not envisage procurement of RMQC. Instead, it is envisaged to have 5 nos. of reach stackers and one number of top lift truck (empty handler)</p>	Equipment	TAMP	VPT	1. RMQCs	1 for handling 6 rakes per day	#	2. RTGCs	3 for each gantry crane	9 (3x3)	3. Reach stacker/ Top lift	1 for 9 RTGCs	5 *	4. Tractor trailers	6 for each gantry crane	24 (3x8)@
Equipment	TAMP	VPT														
1. RMQCs	1 for handling 6 rakes per day	#														
2. RTGCs	3 for each gantry crane	9 (3x3)														
3. Reach stacker/ Top lift	1 for 9 RTGCs	5 *														
4. Tractor trailers	6 for each gantry crane	24 (3x8)@														
(e). The Feasibility Report mentions that the estimation of mechanical & electrical works cost are based on the prevailing market rate. The VPT is requested to furnish budgetary quotations to support the base rate of each equipment considered by it in the calculation of capital costs. Please confirm whether the applicable taxes and duties are included in the estimated unit cost. Also, please furnish workings to arrive at the cost of each type of equipment as considered by VPT in its calculations, from the amount specified in the budgetary quotations.	It may not be possible to provide budgetary quotations as none of the manufactures/ dealers are willing to provide them. The estimates are prepared based on various sources studied through the websites.															

685 46/13-15

	(f). For each type of equipment cost, the VPT has also estimated cost towards contingencies (3%), PS charges (7%) and WCT (2.8%). Please explain the nature of the said expenditure. Also justify the percentage considered towards the said charges.	As per standard procedure followed in earlier BOT proposals approved by TAMP.
4.	Operating Cost:-	
(i).	Power cost: The VPT is requested to furnish documentary evidence in support of the power cost of ₹6.485/ KWH considered in the calculations.	Documentary evidence have already been furnished. However, a copy of the same is attached. (The VPT has furnished the Power Tariff Schedule and workings in support of the power cost of ₹6.485/ KWH)
(ii).	Licence Fee: The basis for considering the rate of ₹178.36 per sq.m for determination of licence fee may be explained with necessary workings.	The details of license fee have already been furnished. However, a copy of the same is attached. The details of license fee for the additional area of 18070 sq. mtrs. provided for storage is furnished. (The VPT has furnished workings to arrive at the rate of ₹178.36 per sq.m.)
5.	Cargo handling charges calculation:- The VPT is seen to have considered the container mix of the existing container terminal during the year 2011-12 as the base to determine the upfront tariff rate for each activity at the proposed container terminal. In this regard, it may be more appropriate to consider the average container mix of the past three years i.e. 2009-10 to 2011-12 as the base to determine the upfront tariff.	The container traffic picked up from past two years, particularly 2011-12 is mainly due to handling of transshipment cargo. During 2011-12, transshipment of about 74582 TEUs were handled constituting 32% of the total container traffic. Traffic study revealed that this trend will continue. Accordingly, it is prudent to consider 2011-12 only as the basis instead of average of 3 years as trend observed in 2011-12 is more realistic.
6.	Miscellaneous charge calculation:- It is not clear as to how the VPT has arrived at the per TEU rate for each activity mentioned under 'Miscellaneous charge', from the Revenue Requirement relevant for the Miscellaneous activity. Please establish with workings that with the proposed charges for the various items listed under 'Miscellaneous charge' the operator would be in a position to earn revenue estimated at ₹652.25 lakhs.	An indicative list of miscellaneous activities include: hatch cover handling, pre trip inspection, reefer run test, supply of electricity for reefer containers, shut out containers, shifting of containers, fixing/ removal of seal, customs inspection, etc. Quantification of these activities in terms of number of times the activity is likely to be carried out for all the activities may not be realistic as a definite trend cannot be established. However, an exercise to quantify the revenue has been made in case of the activities such as hatch covers handling, pre trip inspection and reefer run test, reefer electricity and shifting basing on the actual data at the existing terminal for the period from April to September 2012 and furnished. It could be seen from the exercise that the revenue on account of the above miscellaneous activities worked out to ₹650.02 lakhs against the requirement of ₹662.12 lakhs. However, it may be prudent to consider the existing rates approved by TAMP effective from 1.9.2012 at the existing terminal for miscellaneous activities for the proposed extension also.
7.	Berth Hire calculation:- In the workings, the VPT has considered the productivity of the crane at 22.5 moves per hour. In this regard, it may be noted that the upfront guidelines prescribe the norm of 25 moves per hour. Further, as stated earlier, since the VPT has envisaged deployment of twin lift tandem crane of 80 MT capacity, the productivity of the crane could be even higher than 25 moves per hour. In view of this position, the VPT is requested to review/ modify the calculation of berth hire.	As suggested, the berth hire calculation has been modified duly reckoning 25 moves per crane per hour.

5.1. While responding to the queries under cover of its letter dated 14 November 2012, the VPT has also revised its proposal of October 2012 mainly addressing the mismatch between quay and yard capacities. A comparative position between the initial proposal dated 11 October 2012 and the revised proposal dated 14 November 2012 are summarized below:

(i). Optimal capacity:

The Optimal Quay Capacity has been maintained at 597870 TEUs (based on deployment of 3 Gantry cranes). However, the yard capacity has been increased from 330185 TEUs to 467762 TEUs, as explained below, thereby minimizing the gap between the Quay and Yard capacity.

The optimum yard capacity is revised and assessed at 4,67,762 TEUs per annum adopting the following values:

Sr. No.	Parameters	Values considered by VPT in its proposal of October 2012	Values considered by VPT in its proposal of November 2012
A.	Total Ground Slots in TEUs (as per norms 720 TEUs per hectare)	1440	2040
B.	Average stack height	3.5	3.5
C.	Period in number of days	365	365
D.	Surge factor	1.3	1.3
E.	Average Dwell time	4 days-Exports 2 days-Imports	4 days-Exports 2 days-Imports
	Optimal Yard Capacity	330,185 TEUs ((0.7 x 1440 x 3.5 x 365 / (1.3 x 3))	467,762 TEUs ((0.7 x 2040 x 3.5 x 365 / (1.3 x 3))

Accordingly, the optimum capacity of container terminal is assessed at 467,762 TEUs per annum being lower of the quay and yard capacities.

(ii). The capital cost of the proposed facility is maintained at ₹633.11 crores.

(iii). Operating cost:

(₹ in lakhs)					
Sl. No.	Particulars	Initial proposal of October 2012		Revised proposal of November 2012	
		Workings	₹ in lakhs	Workings	₹ in lakhs
A.	HANDLING ACTIVITY				
1	Power	8 Kwh/ TEU x 330185 TEUs x ₹6.485 / KWH	171.30	8 Kwh / TEU x 467762 TEUs x ₹6.485/ KWH	242.67
2	Fuel (according to revised fuel rates)	4 LT x 330185 x '50.39	665.524	4 LT x 467762 x '50.39	942.82
3	Repairs and Maintenance cost				
	a) Civil (1% of all civil assets)	₹12668.70 lakhs x 1%	126.69	₹12668.70 lakhs x 1%	126.69
	b) Mech, Electrical and IT systems	₹32857.98 lakhs x 2%	657.16	₹32857.98 lakhs x 2%	657.16
4	Insurance 1% of gross fixed assets	₹49990.08 lakhs x 1%	499.90	₹49990.08 lakhs x 1%	499.90
5	Depreciation				
	a) Civil (3.34% of all civil assets)	₹12668.70 lakhs x 3.34%	423.13	₹12668.70 lakhs x 3.34%	423.13
	b) Mech., Electrical & IT systems (10.34% of Mech., Ele. & IT systems)	₹32857.98 lakhs x 10.34%	3397.52	₹32857.98 lakhs x 10.34%	3397.52
6	Licence Fee (as given by Port)		251.48		283.72
7	Other Expenses (15% of Gross fixed assets)	₹49990.08 lakhs x 15%	7498.51	₹49990.08 lakhs x 15%	7498.51
	Total Operation and Maintenance cost for handling activity		13691.21		14072.12
B.	BERTH HIRE ACTIVITY				
1	Repairs and Maintenance cost (1% of all berth cost)	₹13321.40 lakhs x 1%	133.21	₹13321.40 lakhs x 1%	133.21

Sl. No.	Particulars	Initial proposal of October 2012		Revised proposal of November 2012	
		Workings	₹ in lakhs	Workings	₹ in lakhs
2	Insurance (1% of gross fixed assets)	₹13321.40 lakhs x 1%	133.21	₹13321.40 lakhs x 1%	133.21
3	Depreciation (3.34% of berth cost)	₹13321.40 lakhs x 3.34%	444.93	₹13321.40 lakhs x 3.34%	444.93
	Total operating cost for berth hire activity		711.35		711.35
C.	TOTAL OPERATING COST (A) + (B)		14402.56		14783.47

(iv). The revenue requirement estimated by VPT is as follows:

Sl. No.	Particulars	Initial proposal of October 2012		Revised proposal of November 2012	
		Handling Activity	Berth Hire Activity	Handling Activity	Berth Hire Activity
1.	Total annual operating cost	13691.21	711.35	14072.12	711.35
2.	Return on capital employed	7998.41	2131.42	7998.41	2131.42
	ANNUAL REVENUE REQUIREMENT	21689.62	2842.77	22070.53	2842.77

(v). Apportionment of Annual Revenue Requirement:

(₹ in lakhs)

Tariff group	% of revenue allocated	Annual revenue requirement (Rupee)	
		Initial proposal of October 2012	Revised proposal of November 2012
Container handling charges	90%	19520.66	19863.48
Ground rent charges	7%	1518.27	1544.94
Miscellaneous charges	3%	650.69	662.11
Total	100%	21689.62	22070.53

5.2. In view of the above changes, the upfront tariff earlier proposed by VPT has also undergone a change. A comparative position with regard to the various upfront tariff proposed by the VPT in its initial proposal of October 2012 and the revised proposal of November 2012 is given below:

(i). Berth hire charges:

(Rate in ₹ per GRT per hour or part thereof)

Description	Initial proposal of October 2012		Revised proposal of November 2012	
	Foreign vessel	Coastal vessel	Foreign vessel	Coastal vessel
For occupying the berth	1.895	1.137	1.494	0.896

(Reduction in the revised proposal is around 21% as compared to the initial proposal)

(ii). Charges for handling and movement of containers:

(a). Composite rate for handling import and export containers:

(in ₹)

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length				Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length				Container exceeding 40 feet in length and upto 48 feet length			
		Foreign-going		Coastal		Foreign-going		Coastal		Foreign-going		Coastal	
		Initial	Revised	Initial	Revised	Initial	Revised	Initial	Revised	Initial	Revised	Initial	Revised
(a).	Laden Containers - Import/Export	6000	4310	3600	2586	9000	6464	5400	3879	12000	8620	7200	5172
(b).	Empty Containers - Import/Export	4199	3016	2520	1810	6301	4526	3781	2716	8398	6032	5040	3620
(c).	Transport to Rail Flat from CY or Vice Versa and Lift on/ Lift off												
	- Loaded	2344	1683	2344	1683	3516	2525	3516	2525	4688	3366	4688	3366
	- Empty	2157	1549	2157	1549	3234	2323	3234	2323	4314	3098	4314	3098

(Reduction in the revised proposal is around 28% as compared to the initial proposal)

(b). Handling of Transshipment Containers:

Particulars	Container not exceeding 20 feet in length				Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length				Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length			
	Foreign-going		Coastal		Foreign-going		Coastal		Foreign-going		Coastal	
	Initial proposal of October 2012	Revised proposal of November 2012	Initial proposal of October 2012	Revised proposal of November 2012	Initial proposal of October 2012	Revised proposal of November 2012	Initial proposal of October 2012	Revised proposal of November 2012	Initial proposal of October 2012	Revised proposal of November 2012	Initial proposal of October 2012	Revised proposal of November 2012
Laden & Empty	7088	5091	4253	3055	10631	7636	6378	4581	14176	10182	8506	6110

(In ₹)

(Reduction in the revised proposal is around 28% as compared to the initial proposal)

(iii). Charges for storage of containers:

(a). Import - Laden and empty containers:

(Rate in ₹ per container per day or part thereof)

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length		Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length		Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length	
		Initial proposal of October 2012	Revised proposal of November 2012	Initial proposal of October 2012	Revised proposal of November 2012	Initial proposal of October 2012	Revised proposal of November 2012
(i).	First 1 day	Free	Free	Free	Free	Free	Free
(ii).	From 2 to 6 days	413	318	826	636	1239	954
(iii).	From 6 to 15 days	826	636	1652	1272	2478	1908
(iv).	Beyond 15 days	1652	1272	3304	2544	4956	3816

(Reduction in the revised proposal is around 23% as compared to the initial proposal)

(b). Export - Laden and empty containers:

(Rate in ₹ per container per day or part thereof)

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length		Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length		Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length	
		Initial proposal of October 2012	Revised proposal of November 2012	Initial proposal of October 2012	Revised proposal of November 2012	Initial proposal of October 2012	Revised proposal of November 2012
(i).	First 2 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
(ii).	From 3 to 4 days	413	318	826	636	1239	954
(iii).	From 4 to 15 days	826	636	1652	1272	2478	1908
(iv).	Beyond 15 days	1652	1272	3304	2544	4956	3816

(Reduction in the revised proposal is around 23% as compared to the initial proposal)

(c). Transshipment Containers - Laden & Empty Containers:

(Rate in ₹ per container per day or part thereof)

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length		Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length		Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length	
		Initial proposal of October 2012	Revised proposal of November 2012	Initial proposal of October 2012	Revised proposal of November 2012	Initial proposal of October 2012	Revised proposal of November 2012
(i).	First 30 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
(ii).	From 31 to 45 days	413	318	826	636	1239	954
(iii).	From 46 to 60 days	826	636	1652	1272	2478	1908
(iv).	Beyond 60 days	1652	1272	3304	2544	4956	3816

(Reduction in the revised proposal is around 23% as compared to the initial proposal)

685 4/13-16

(d). Shut out Containers - Laden & Empty Containers:

(Rate in ₹ per container per day or part thereof)

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length		Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length		Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length	
		Initial proposal of October 2012	Revised proposal of November 2012	Initial proposal of October 2012	Revised proposal of November 2012	Initial proposal of October 2012	Revised proposal of November 2012
(i).	First 1 to 15 days	413	318	826	636	1239	954
(ii).	From 16 to 30 days	826	636	1652	1272	2478	1908
(iii).	Beyond 60 days	1652	1272	3304	2544	4956	3816

(Reduction in the revised proposal is around 23% as compared to the initial proposal)

(e). Hazardous Containers:

(Rate in ₹ per container per day or part thereof)

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length		Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length		Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length	
		Initial proposal of October 2012	Revised proposal of November 2012	Initial proposal of October 2012	Revised proposal of November 2012	Initial proposal of October 2012	Revised proposal of November 2012
(i).	First day	Free	Free	Free	Free	Free	Free
(ii).	From 2 to 15 days	413	318	826	636	1239	954
(iii).	From 16 to 30 days	826	636	1652	1272	2478	1908
(iv).	Beyond 30 days	1652	1272	3304	2544	4956	3816

(Reduction in the revised proposal is around 23% as compared to the initial proposal)

(iv). (a). Charges to Miscellaneous Services:

(Rate in ₹ per container per day or part thereof)

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length		Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length		Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length	
		Foreign-going and Coastal		Foreign-going and Coastal		Foreign-going and Coastal	
		Initial proposal of October 2012	Revised proposal of November 2012	Initial proposal of October 2012	Revised proposal of November 2012	Initial proposal of October 2012	Revised proposal of November 2012
(a).	Pre Trip Inspection (PTI) (Excluding the electricity charges)	562	348	844	522	1125	696
(b).	Reefer Run Test (Excluding the electricity charges)	562	348	844	522	1125	696
(c).	Charges for supply of electricity (including connecting and disconnecting, monitoring at Reefer yard) per 4 hours or part thereof	349	216	524	324	698	432

(Reduction in the revised proposal is around 38% as compared to the initial proposal)

(b). Charges for a Shut out Container:

(in ₹)

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length		Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length		Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length	
		Initial proposal of October 2012	Revised proposal of November 2012	Initial proposal of October 2012	Revised proposal of November 2012	Initial proposal of October 2012	Revised proposal of November 2012
(i).	Laden	3281	2030	4922	3045	6563	4060
(ii).	Empty	2906	1798	4359	2697	5813	3596

(Reduction in the revised proposal is around 38% as compared to the initial proposal)

(c). Additional charges:

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length		Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length		Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length	
		Initial proposal of October 2012	Revised proposal of November 2012	Initial proposal of October 2012	Revised proposal of November 2012	Initial proposal of October 2012	Revised proposal of November 2012
1.	Shifting of containers within the terminal including Lift on, Transportation, Lift off -Laden -Empty	3281 2906	2030 1788	4922 4359	3045 2697	6563 5813	4060 3596
2.	Container Cleaning Charges' (High pressure water wash)	938	580	1406	870	1875	1160
3.	Cancellation of Document (Per EIR)	141	87	141	87	141	87
4.	One Door Open Charge (Per container)	938	580	938	580	938	580
5.	Fixing/ Removal of Seal (per seal)	375	232	375	232	375	232
6.	Fixing/ removal 'Hazardous Sticker' (per container)	375	232	375	232	375	232
7.	Customs inspection within the terminal (per container)	750	464	750	464	750	464
8.	Plugging/ unplugging of reefer container (per container)	-	58	-	58	-	58
9.	Non declaration/ mis declaration of hazardous container (per container)	-	3480	-	3480	-	3480
10.	Issuance of documents per document or part thereof (maximum of 5 pages)	281	174	281	174	281	174
11.	VIA cancellation	1875	1160	1875	1160	1875	1160
12.	Delay in submission of the relevant documents beyond the prescribed time (Charges are per document)	-	580	-	580	-	580
13.	Non declaration/ mis declaration of OOG container (rate per container)	-	3480	-	3480	-	3480
14.	Charges for providing gangway to vessel per calendar day	-	50 per hour per gangway subject to maximum of 1000 per day per gangway. Note: this is an optional service provided at the request of the user	-	50 per hour per gangway subject to maximum of 1000 per day per gangway. Note: this is an optional service provided at the request of the user	-	50 per hour per gangway subject to maximum of 1000 per day per gangway. Note: this is an optional service provided at the request of the user

(Reduction in the revised proposal is around 38% as compared to the initial proposal)

(d). Hatch cover handling for one operation (both opening and closing):

(in ₹)

Sl. No.	Description	Initial proposal		Revised proposal	
		Foreign vessel	Coastal vessel	Foreign vessel	Coastal vessel
(i).	Without landing Hatch Cover on the quay	2363	1418	1462	877
(ii).	With landing Hatch Cover on the quay	4725	2835	2923	1754

(Reduction in the revised proposal is around 40% as compared to the initial proposal)

5.3. As can be seen from above comparative position given in the tables, there is around 42% increase in the optimal capacity of the terminal. In view of increase in the optimal capacity, there is increase in the power and fuel cost around 42%. Further, the increase in optimal capacity has resulted in reduction in the unit rate of the proposed tariff as given below:

- (i). Berth hire charges shows a reduction of around 21%.
- (ii). Handling rate for import/ export and transhipment containers shows a reduction of around 28%.
- (iii). The storage charges for all category of containers shows a reduction of around 23%.
- (iv). The charges for miscellaneous services and charges for shut out containers shows reduction of around 38%.
- (v). The charges for additional services shows a reduction of around 38%.
- (vi). The VPT has also proposed some new tariff items under additional charges.
- (vii). The charges for hatch cover handling shows around 40% increase.

6.1. In view of the significant reduction in the proposed charges and keeping in view that the VPT has proposed some new tariff items, the revised proposal dated 14 November 2012 was circulated to the users/ user organizations/ RFQ Applicants. The VPT was also requested to respond to the comments to be received from the users/ user organizations/ RFQ Applicants.

6.2. The Indian National Shipowners' Association (INSA) has submitted that they have no comments to offer on the revised proposal. The VCTPL, at the joint hearing held on 18 December 2012, has furnished its written comments on the revised proposal of VPT. A copy of the written comments received from VCTPL was forwarded to the VPT for its comments, if any. After a reminder, the VPT has furnished its reply to the written comments of VCTPL vide its letter dated 3 January 2013.

7.1. A joint hearing on the case in reference was held on 18 December 2012 at the VPT premises. The VPT made a power point presentation of its proposal. At the joint hearing, the VPT and the concerned users/ user organisations/ RFQ Applicants have made their submissions.

7.2. As agreed by the VPT at the joint hearing, the VPT was advised vide our letter dated 26 December 2012 to minimize the gap between yard capacity and quay capacity by considering the ground slots of 360 TEUs per hectare and further additional land area in the yard capacity calculation.

7.3. In this connection, the VPT vide its e-mail dated 28 December 2012 has further modified its proposal. A comparative position between the initial proposal dated 11 October 2012, revised proposal dated 14 November 2012 and further revised proposal dated 28 December 2012 are summarized below:

(i). Optimal capacity of container terminal:(a). Optimal Quay Capacity:

The Optimal Quay Capacity has been maintained at 597,870 TEUs (based on deployment of 3 Gantry cranes) in all the three proposals.

(b). Optimal Yard Capacity:

The estimated optimal yard capacity has increased from 3,30,185 TEUs to 5,43,429 TEUs as shown in the following table:

Sl. No.	Parameters	Values considered by VPT in its proposal of October 2012	Values considered by VPT in its proposal of November 2012	Values considered by VPT in its revised proposal of December 2012
A.	Total Ground Slots in TEUs (as per norms 720 TEUs per hectare)	1440	2040	2370
B.	Average stack height	3.5	3.5	3.5
C.	Period in number of days	365	365	365
D.	Surge factor	1.3	1.3	1.3
E.	Average Dwell time	4 days-Exports 2 days-Imports	4 days-Exports 2 days-Imports	4 days-Exports 2 days-Imports
	Optimal Yard Capacity	330,185 TEUs [(0.7 x 1440 x 3.5 x 365 / 1.3 x 3)]	467,762 TEUs [(0.7 x 2040 x 3.5 x 365 / 1.3 x 3)]	543,429 TEUs [(0.7 x 2370 x 3.5 x 365 / 1.3 x 3)]

(c). Optimal terminal capacity:

	Initial proposal of October 2012	Proposal of November 2012	Revised proposal of December 2012
Optimum capacity of container terminal being lower of the quay and yard capacities.	330,185 TEUs	467,762 TEUs	543,429 TEUs

(ii). The capital cost of the proposed facility is maintained at ₹633.11 crores in all the three proposals.

(iii). Operating cost:

(₹ in lakhs)							
Sl. No.	Particulars	Initial proposal of October 2012		Proposal of November 2012		Revised proposal of December 2012	
		Workings	₹ in lakhs	Workings	₹ in lakhs	Workings	₹ in lakhs
A.	HANDLING ACTIVITY						
1	Power	8 Kwh / TEU x 330185 TEUs x ₹6.485 / KWH	171.30	8 Kwh / TEU x 467762 TEUs x ₹6.485 / KWH	242.67	8 Kwh / TEU x 543429 TEUs x ₹6.485 / KWH	281.93
2	Fuel (according to revised fuel rates)	4 LT x 330185 x ₹50.39	665.52	4 LT x 467762 x ₹50.39	942.82	4 LT x 543429 x ₹50.39	1095.34
3	Repairs and Maintenance cost						
	a) Civil (1% of all civil assets)	₹12668.70 lakhs x 1%	126.69	₹12668.70 lakhs x 1%	126.69	₹12668.70 lakhs x 1%	126.69
	b) Mech, Electrical and IT systems	₹32857.98 lakhs x 2%	657.16	₹32857.98 lakhs x 2%	657.16	₹32857.98 lakhs x 2%	657.16
4	Insurance 1% of gross fixed assets	₹49990.08 lakhs x 1%	499.90	₹49990.08 lakhs x 1%	499.90	₹49990.08 lakhs x 1%	499.90
5	Depreciation						
	a) Civil (3.34% of all civil assets)	₹12668.70 lakhs x 3.34%	423.13	₹12668.70 lakhs x 3.34%	423.13	₹12668.70 lakhs x 3.34%	423.13
	b) Mech., Electrical & IT systems (10.34% of Mech., Ele. & IT systems)	₹32857.98 lakhs x 10.34%	3397.52	₹32857.98 lakhs x 10.34%	3397.52	₹32857.98 lakhs x 10.34%	3397.52

685 4613-17

Sl. No.	Particulars	Initial proposal of October 2012		Proposal of November 2012		Revised proposal of December 2012	
		Workings	₹ In lakhs	Workings	₹ In lakhs	Workings	₹ In lakhs
6	Licence Fee (as given by Port)		251.48		283.72		169.57
7	Other Expenses (15% of Gross fixed assets)	₹49990.08 lakhs x 15%	7498.51	₹49990.08 lakhs x 15%	7498.51	₹49990.08 lakhs x 15%	7498.51
	Total Operation and Maintenance cost for handling activity		13691.21		14072.12		14149.75
B.	BERTH HIRE ACTIVITY						
1	Repairs and Maintenance cost (1% of all berth cost)	₹13321.40 lakhs x 1%	133.21	₹13321.40 lakhs x 1%	133.21	₹13321.40 lakhs x 1%	133.21
2	Insurance (1% of gross fixed assets)	₹13321.40 lakhs x 1%	133.21	₹13321.40 lakhs x 1%	133.21	₹13321.40 lakhs x 1%	133.21
3	Depreciation (3.34% of berth cost)	₹13321.40 lakhs x 3.34%	444.93	₹13321.40 lakhs x 3.34%	444.93	₹13321.40 lakhs x 3.34%	444.93
	Total operating cost for berth hire activity		711.35		711.35		711.35
C.	TOTAL OPERATING COST (A) + (B)		14402.56		14783.47		14861.10

(iv). The revenue requirement estimated by VPT is as follows:

Sl. No.	Particulars	Initial proposal of October 2012		Proposal of November 2012		Revised proposal of December 2012	
		Handling Activity	Berth Hire Activity	Handling Activity	Berth Hire Activity	Handling Activity	Berth Hire Activity
1.	Total annual operating cost	13691.21	711.35	14072.12	711.35	14149.75	711.35
2.	Return on capital employed	7998.41	2131.42	7998.41	2131.42	7998.41	2131.42
	ANNUAL REVENUE REQUIREMENT	21689.62	2842.77	22070.53	2842.77	22148.16	2842.77

(v). Apportionment of Annual Revenue Requirement

(₹ in lakhs)

Tariff group	% of revenue allocated	Annual revenue requirement (Rupee)		
		Initial proposal of October 2012	Proposal of November 2012	Revised proposal of December 2012
Container handling charges	90%	19520.66	19863.48	19933.34
Ground rent charges	7%	1518.27	1544.94	1550.37
Miscellaneous charges	3%	650.69	662.11	664.44
Total	100%	21689.62	22070.53	22148.15

7.4. In view of the above changes, the upfront tariff earlier proposed by the VPT has also undergone a change. A comparative position with regard to the upfront tariff proposed by the VPT for the various services in its initial proposal of October 2012, revised proposal of November 2012 and further revised proposal of December 2012 is given below:

(i). Berth hire charges:

(Rate in ₹ per GRT per hour or part thereof)

Description	Initial proposal of October 2012		Proposal of November 2012		Revised proposal of December 2012	
	Foreign vessel	Coastal vessel	Foreign vessel	Coastal vessel	Foreign vessel	Coastal vessel
For occupying the berth	1.895	1.137	1.494	0.896	1.162	0.697

(ii). Charges for handling and movement of containers:

(a). Composite rate for handling import and export containers:

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length						Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length						Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length					
		Foreign-going			Coastal			Foreign-going			Coastal			Foreign-going			Coastal		
		Oct. 2012	Nov. 2012	Dec. 2012	Oct. 2012	Nov. 2012	Dec. 2012	Oct. 2012	Nov. 2012	Dec. 2012	Oct. 2012	Nov. 2012	Dec. 2012	Oct. 2012	Nov. 2012	Dec. 2012	Oct. 2012	Nov. 2012	Dec. 2012
(a).	Laden Containers - Import/Export	6000	4310	3723	3600	2586	2234	9000	6464	5584	5400	3876	3351	12000	8620	7446	7200	5172	4458
(b).	Empty Containers - Import/Export	4189	3016	2607	2520	1810	1564	6301	4526	3911	3781	2716	2347	8398	6032	5212	5040	3620	3127
(c).	Transport to Rail Flat from CY or Vice Versa and Lift on/ Lift off																		
	- Loaded	2344	1683	1454	2344	1683	1455	3516	2525	2181	3516	2525	2181	4688	3368	2908	4688	3368	2908
	- Empty	2157	1548	1338	2157	1548	1338	3234	2323	2007	3234	2323	2006	4314	3098	2676	4314	3098	2676

(b). Handling of Transshipment Containers:

Particulars	Container not exceeding 20 feet in length						Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length						Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length					
	Foreign-going			Coastal			Foreign-going			Coastal			Foreign-going			Coastal		
	Oct. 2012	Nov. 2012	Dec. 2012	Oct. 2012	Nov. 2012	Dec. 2012	Oct. 2012	Nov. 2012	Dec. 2012	Oct. 2012	Nov. 2012	Dec. 2012	Oct. 2012	Nov. 2012	Dec. 2012	Oct. 2012	Nov. 2012	Dec. 2012
Laden & Empty	7088	5091	4398	4253	3055	2638	10631	7636	6598	6378	4581	3957	14176	10182	8785	8508	6110	5277

(iii). Charges for storage of containers:

(a). Import - Laden and empty containers:

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length			Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length			Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length		
		Initial proposal of October 2012	Proposal of November 2012	Revised proposal of December 2012	Initial proposal of October 2012	Proposal of November 2012	Revised proposal of December 2012	Initial proposal of October 2012	Proposal of November 2012	Revised proposal of December 2012
		Free	Free	Free	Free	Free	Free	Free	Free	Free
(i).	First 1 day	Free	Free	Free	Free	Free	Free	Free	Free	Free
(ii).	From 2 to 6 days	413	318	275	826	636	550	1239	954	825
(iii).	From 6 to 15 days	826	636	550	1652	1272	1100	2478	1908	1650
(iv).	Beyond 15 days	1652	1272	1100	3304	2544	2200	4956	3816	3300

(b). Export - Laden and empty containers:

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length			Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length			Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length		
		Initial proposal of October 2012	Proposal of November 2012	Revised proposal of December 2012	Initial proposal of October 2012	Proposal of November 2012	Revised proposal of December 2012	Initial proposal of October 2012	Proposal of November 2012	Revised proposal of December 2012
		Free	Free	Free	Free	Free	Free	Free	Free	Free
(i).	First 2 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free	Free	Free	Free
(ii).	From 3 to 4 days	413	318	275	826	636	550	1239	954	825
(iii).	From 4 to 15 days	826	636	550	1652	1272	1100	2478	1908	1650
(iv).	Beyond 15 days	1652	1272	1100	3304	2544	2200	4956	3816	3300

(c). Transshipment Containers - Laden & Empty Containers:

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length			Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length			Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length		
		Initial proposal of October 2012	Proposal of November 2012	Revised proposal of December 2012	Initial proposal of October 2012	Proposal of November 2012	Revised proposal of December 2012	Initial proposal of October 2012	Proposal of November 2012	Revised proposal of December 2012
		Free	Free	Free	Free	Free	Free	Free	Free	Free
(i).	First 30 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free	Free	Free	Free
(ii).	From 31 to 45 days	413	318	275	826	636	550	1239	954	825
(iii).	From 46 to 60 days	826	636	550	1652	1272	1100	2478	1908	1650
(iv).	Beyond 60 days	1652	1272	1100	3304	2544	2200	4956	3816	3300

(d). Shut out Containers - Laden & Empty Containers:

(Rate in ₹ per container per day or part thereof)

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length			Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length			Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length		
		Initial proposal of October 2012	Proposal of November 2012	Revised proposal of December 2012	Initial proposal of October 2012	Proposal of November 2012	Revised proposal of December 2012	Initial proposal of October 2012	Proposal of November 2012	Revised proposal of December 2012
(i).	First 1 to 15 days	413	318	275	826	636	550	1239	954	825
(ii).	From 16 to 30 days	826	636	550	1652	1272	1100	2478	1908	1650
(iii).	Beyond 30 days	1652	1272	1100	3304	2544	2200	4956	3816	3300

(e). Hazardous Containers:

(Rate in ₹ per container per day or part thereof)

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length			Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length			Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length		
		Initial proposal of October 2012	Proposal of November 2012	Revised proposal of December 2012	Initial proposal of October 2012	Proposal of November 2012	Revised proposal of December 2012	Initial proposal of October 2012	Proposal of November 2012	Revised proposal of December 2012
(i).	First day	Free	Free	Free	Free	Free	Free	Free	Free	Free
(ii).	From 2 to 15 days	413	318	275	826	636	550	1239	954	825
(iii).	From 16 to 30 days	826	636	550	1652	1272	1100	2478	1908	1650
(iv).	Beyond 30 days	1652	1272	1100	3304	2544	2200	4956	3816	3300

(iv). (a). Charges to Miscellaneous Services:

(Rate in ₹ per container per day or part thereof)

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length		Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length		Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length	
		Foreign-going and Coastal		Foreign-going and Coastal		Foreign-going and Coastal	
		Initial proposal of October 2012	Proposal of November 2012 and Revised proposal of December 2012	Initial proposal of October 2012	Proposal of November 2012 and Revised proposal of December 2012	Initial proposal of October 2012	Proposal of November 2012 and Revised proposal of December 2012
(a).	Pre Trip Inspection (PTI) (Excluding the electricity charges)	562	348	844	522	1125	696
(b).	Reefer Run Test (Excluding the electricity charges)	562	348	844	522	1125	696
(c).	Charges for supply of electricity (including connecting and disconnecting, monitoring at Reefer yard) per 4 hours or part thereof-	349	216	524	324	698	432

(b). Charges for a Shut out Container:

(in ₹)

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length		Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length		Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length	
		Initial proposal of October 2012	Proposal of November 2012 and Revised proposal of December 2012	Initial proposal of October 2012	Proposal of November 2012 and Revised proposal of December 2012	Initial proposal of October 2012	Proposal of November 2012 and Revised proposal of December 2012
(i).	Laden	3281	2030	4922	3045	6563	4060
(ii).	Empty	2906	1798	4359	2697	5813	3596

(c). Additional charges:

(in ₹)

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length		Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length		Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length	
		Initial proposal of October 2012	Proposal of November 2012 and Revised proposal of December 2012	Initial proposal of October 2012	Proposal of November 2012 and Revised proposal of December 2012	Initial proposal of October 2012	Proposal of November 2012 and Revised proposal of December 2012
1.	Shifting of containers within the terminal including Lift on, Transportation, Lift off -Laden -Empty	3281 2906	2030 1798	4922 4359	3045 2697	6563 5813	4060 3596
2.	Container Cleaning Charges (High pressure water wash)	938	580	1406	870	1875	1160

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length		Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length		Container exceeding 40 feet in length and upto 46 feet length	
		Initial proposal of October 2012	Proposal of November 2012 and Revised proposal of December 2012	Initial proposal of October 2012	Proposal of November 2012 and Revised proposal of December 2012	Initial proposal of October 2012	Proposal of November 2012 and Revised proposal of December 2012
3.	Cancellation of Document (Per EIR)	141	87	141	87	141	87
4.	One Door Open Charge (Per container)	938	580	938	580	938	580
5.	Fixing/ Removal of Seal (per seal)	375	232	375	232	375	232
6.	Fixing/ removal 'Hazardous Sticker' (per container)	375	232	375	232	375	232
7.	Customs inspection within the terminal (per container)	750	464	750	464	750	464
8.	Plugging/ unplugging of reefer container (per container)	-	58	-	58	-	58
9.	Non declaration/ mis declaration of hazardous container (per container)	-	3480	-	3480	-	3480
10.	Issuance of documents per document or part thereof (maximum of 5 pages)	281	174	281	174	281	174
11.	VIA cancellation	1875	1160	1875	1160	1875	1160
12.	Delay in submission of the relevant documents beyond the prescribed time (Charges are per document)	-	580	-	580	-	580
13.	Non declaration/ mis declaration of OOG container (rate per container)	-	3480	-	3480	-	3480
14.	Charges for providing gangway to vessel per calendar day	-	50 per hour per gangway subject to maximum of 1000 per day per gangway. Note: this is an optional service provided at the request of the user	-	50 per hour per gangway subject to maximum of 1000 per day per gangway. Note: this is an optional service provided at the request of the user	-	50 per hour per gangway subject to maximum of 1000 per day per gangway. Note: this is an optional service provided at the request of the user

(d). Hatch cover handling for one operation (both opening and closing):

(In ₹)

Sl. No.	Description	Initial proposal of October 2012		Proposal of November 2012 and revised proposal of December 2012	
		Foreign vessel	Coastal vessel	Foreign vessel	Coastal vessel
(i).	Without landing Hatch Cover on the quay	2363	1418	1462	877
(ii).	With landing Hatch Cover on the quay	4725	2835	2923	1754

8.1. While scrutinizing the revised proposal filed by the VPT under cover of its letter dated 28 December 2012, it was noticed that though the VPT has considered the dwell time of 4 days for export containers and 2 days for import containers in the yard capacity calculation, it has considered the dwell time of 4 days for export containers and 6 days for import containers in the calculation of upfront storage charges. The VPT was, therefore, requested to clarify the position. The VPT vide its letter dated 5 January 2013 has made the following submissions with regard to dwell time:

- (i). As per guidelines for upfront tariff setting for PPP projects at Major Port Trusts, 2008, the dwell time to be considered while calculating the yard capacity is 4 days for export and 2 days for import. Since the ratio of exports and imports at the Port during 2011-12 is 1:1, the weighted average of 3 days is considered as dwell time.

685 4/13-18

- (ii). Keeping in view of the growth of traffic and the limitations of connectivity of rail and road, it is anticipated that the dwell time at the proposed terminal will be 6 days for import and 4 days for export.
- (iii). It may not be realistic to imbibe the anticipated dwell time into the yard capacity as it may lead to encouraging inefficient operation of the terminal as it is in deviation to the norm envisaged in TAMP guidelines. This issue has been represented by the bidders during the joint hearing of TAMP held on 18.12.2012 which has not been considered and the bidders are advised to operate as per the TAMP norms for efficient utilisation of the terminal.

8.2. Since the response of VPT did not pointedly clarify the dwell time position, the VPT was again requested to clarify the position. Further, it was noticed that though the VPT has not envisaged handling of hazardous containers in the proposed facility, it has proposed the storage slab structure for hazardous containers. The VPT was, therefore, requested to clarify the position relating to the Hazardous containers also.

8.3. In this regard, the VPT vide its e-mail dated 7 January 2013 has made the following submissions:

- (i). A dwell time of 4 days for export cargo and 2 days for import cargo have been considered while calculating the yard capacity as per TAMP norms.
- (ii). The storage charges are revised duly adopting the same norms and as per the calculation, the storage charges work out to ₹206/- per day per TEU for a laden/ empty import/ export containers. The VPT has furnished workings in this regard.
- (iii). Regarding hazardous containers it has stated that the number of hazardous containers is nil at the port so far. As such the number of hazardous containers to be handled at the proposed terminal cannot be estimated.

9. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

10. With reference to the totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The proposal is to fix upfront tariff for handling containers at the proposed container terminal at the Visakhapatnam Port Trust (VPT) to be developed under Public Private Partnership (PPP) mode on Design, Build, Finance, Operate and Transfer (DBFOT) basis. The proposal is based on the Guidelines for upfront tariff fixation issued by the (then) Ministry of Shipping, Road Transport and Highways in February 2008.

It has already been clarified to VPT that as per clause 2.2. of the guidelines for upfront tariff setting for PPP projects of February 2008, the tariff caps to be prescribed now for handling containers would not only be applicable to the proposed project but would also be applicable to all projects to be bid out subsequently for identical handling of containers at the VPT during the next five years.

- (ii). The VPT has filed its proposal in October 2012. Subsequently, based on the information/ clarifications sought by us during the processing of the case, the VPT under cover of its letter dated 14 November 2012 has revised its proposal. Thereafter, based on the decisions taken at the joint hearing held on 18 December 2012, the VPT under cover of its letter dated 28 December 2012 has further revised its proposal. The revised proposal of the VPT dated 28 December 2012 along with the information/ clarifications furnished by VPT during the processing of the case are considered in this analysis.

- (iii). It has to be recognized that the upfront tariff fixation need not necessarily follow the project parameters but is based on certain pre-decided standards and norms. In Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT), upfront tariff was set considering a standard terminal configuration for 1000 meters quay length. However, in the case of Chennai Port Trust (CHPT) Mega Container terminal the upfront tariff was fixed by considering the project specific parameter like construction of breakwater. In the proposal of VPT, the VPT has considered the construction of a 200 T capacity Mooring Dolphin. When the VPT was specifically requested to confirm whether the construction of Mooring Dolphin will be a feature for the future container handling projects also, the VPT has stated that it is not necessary to undertake construction of Mooring Dolphin in other projects, as the same would depend upon the configuration and topography of the area where the future Terminals would come up. Since the mooring dolphin is reportedly designed for the container terminal based on its configuration and topography, this analysis takes into account the parameter related thereto.
- (iv). The proposal filed by the VPT generally complies with the guidelines issued for upfront tariff setting vide Notification No. TAMP/52/2007-Misc., dated 26 February 2008. Deviations from the guidelines are, inter alia, discussed in the following paragraphs.
- (v). The VPT has proposed to deploy three quay cranes for quay length of 395 metres instead of the requirement of four quay cranes as per the norms prescribed in the upfront guidelines i.e. one quay crane for every 100 metres of quay length, due to restricted yard space and therefore the number of ground slots. Since the upfront tariff guidelines do not prescribe any norm nor place any restriction on the port on the area to be allotted for storage purpose, the VPT was requested to review its quay capacity and to also relook at the factors considered by it in the calculation of Yard Capacity and improve the Yard Capacity so as to minimize the gap between Yard Capacity and Quay Capacity. The VPT has stated that they do not have more land near the container terminal and that they are planning Railway shuttle and yard away from the terminal for storage of containers. Nevertheless, as agreed at the joint hearing, the VPT has envisaged allotment of additional land for storage of containers, in order to reduce the mismatch between the quay capacity and yard capacity. It is noteworthy that the upfront tariff guidelines do not prescribe any norm or standard for the allotment of land by the port for development of stack yard. At the same time, the restrictions faced by the port owing to the physical parameters of the Terminal cannot be completely ignored. The matter regarding deployment of 3 quay cranes instead of 4 quay cranes is discussed in the later part of the analysis.
- (vi). Optimal Capacity of the terminal:
- (a). Optimal yard capacity:
- (i). Ground slots:
A total area of 141000 sq. mtrs. of land was initially proposed to be provided by the VPT for Container terminal development. After providing for area towards RTG transfer tracks, Truck parking area, Landscaping, Terminal roads, pavements and other operational areas, Buildings and amenities for employees and operations etc., the port had proposed to allot 41230 sq. mtrs of area for container storage, out of the total 141000 sq. mtrs. Thereafter, in order to minimize the gap between the optimal quay capacity and yard capacity, the VPT has decided to allot additional area to the tune of 24570 sq. mtrs. for storage of containers, thereby the storage area aggregating to 65800 sq. mtrs. of land.
- (ii). For the purpose of calculation of the ground slots, the upfront tariff guidelines prescribe a norm of 720 TEUs per hectare. In the case of upfront tariff fixation for the container terminal at New Mangalore Port Trust (NMPT) vide Order dated 30 December 2009, ground slots of 360 TEUs per hectare was considered

which was based on the analysis of the NMPT with reference to the area occupied by a container and additional area required for movement of container handling equipment, space between containers etc. As the logic put forth by the NMPT that 360 TEUs per hectare can be safely accommodated, the VPT has also estimated the optimal yard capacity in the instant case by taking into consideration the ground slots at 360 TEUs per hectare.

(iii). Average Stack Height:

The upfront tariff guidelines specify an average stack height of 2.5. The VPT has considered the stack height at 3.5 based on the actuals achieved by the private operator operating in the vicinity at VPT during the year 2011-12. Notably, the said stack height is higher when compared with the stack height of 3 considered while fixing upfront tariff for the PPP projects at the JNPT and CHPT.

(iv). Average dwell time:

The upfront tariff guidelines specify average dwell time of 3 days, based on 4 days for export container and 2 days for import container. This position has been considered by the VPT in the yard capacity calculation. The VCTPL has suggested increasing the dwell time by one more day to make overall dwell time as 4 days. From the details furnished by the VPT, the actual dwell time that prevailed at the private container terminal being operated at the VPT during the last three years is seen to be comparable to the average dwell time of 3 days. Further, the VPT has confirmed that the dwell time for import is realistic and feasible with proper planning. The VPT has adopted the prevailing ratio of import/export container at 51.58 : 48.42 which is found to be comparable to the import export profile of the containers reported by the port at 51.3 : 48.7.

(v). The yard capacity based on the formula prescribed in the guidelines and the parameters considered by the VPT works out to 543429 TEUs.

(b). Optimal quay capacity:

- (i). As stated earlier, the VPT has considered 3 number of quay cranes for the berth length of 395 mtrs. as compared to the 4 quay cranes as per the norms prescribed in the guidelines. The port has justified the said deviation by stating reasons like restricted yard space near the container terminal and number of ground slots. The port has, therefore, envisaged deployment of 3 number of quay cranes instead of 4 nos. so that the gap between the optimal quay capacity and the optimal yard capacity is minimal. It is notable that if the norm of 4 quay cranes prescribed in the guidelines is considered, the optimal quay capacity would be 7.97 lakh TEUs as against the optimal yard capacity assessed at 5.43 lakh TEUs per annum. Deployment of one more crane at the berth, just for the sake of matching the number to the norm prescribed in the upfront guidelines, may be superfluous exercise, when the fact would be that the additional crane may not contribute in improving the capacity of the terminal and would be only an idle investment, since the yard capacity is a constraint. Since the proposal of the port restricting the number of quay cranes to three would not unduly burden the upfront tariff with cost of idle investment, this analysis, proceeds further taking into account the deployment of 3 quay cranes at the proposed facility. In this regard, it is relevant here to mention that Clause 3.2 of the upfront tariff guidelines of February 2008 permits this Authority to make necessary adjustments in the norms based on the justification furnished by the concerned port trust, keeping in view the port specific conditions.

- (ii). The VPT has considered the productivity of the quay crane at 25 moves per hour per crane as per the norms prescribed in the upfront guidelines. Since twin lift tandem cranes are envisaged at the proposed terminal, it may be that the productivity would be higher than 25 moves per hour. To a query in this regard, the VPT has sought to explain that the productivity will depend on the type of vessels handled and considering that either one big mother vessel or two small daughter vessels only can be handled at the proposed berth, the productivity norm of 25 moves per crane is found to be considered reasonable. Considering that the users have not raised objection with regard to considering 25 moves per hour per crane, the same is considered in the analysis. Even if more number of moves are considered, it will only further increase the quay capacity, whereas the yard capacity, which is the limiting factor, would remain constant.
- (iii). Applying the other parameters as per the norms prescribed in the guidelines and based on the formula for calculation of the optimal quay capacity, the optimal quay capacity is calculated at 597870 TEUs per annum for the container terminal at VPT.
- (c). As per Clause 3 of the guidelines of February 2008, the optimal capacity of the terminal is the lower of the optimum quay and stack yard capacities. Accordingly, the optimal capacity of the container terminal is, therefore, considered at 543429 TEUs, being the lower of the optimal quay and yard capacities, as proposed by the port.

(vii). Capital cost:

The total capital cost of the container terminal has been estimated by the port at ₹633.11 crores, of which ₹133.21 crores is estimated towards berthing activity and the balance ₹499.90 crores is estimated for container handling activity as explained below:

(a). Berthing activity:

Norms for calculation of berth hire has not been specifically incorporated in the guidelines for fixation of upfront tariff for container terminals. This Authority has already recommended to the Government to follow the same methodology as prescribed for iron ore, coal, multipurpose cargo and liquid bulk handling berths set out in the guidelines for container also. As per the guidelines for above said terminals, the capital cost under berthing activity will comprise cost of construction of berth and cost of dredging, if any, carried out alongside the berth as per the estimates furnished by the Port Trust.

The total capital cost for berth hire services is estimated at ₹133.21 crores, of which ₹121.49 crores is estimated towards construction of berth, ₹6.33 crores towards dredging and the balance ₹5.40 crores towards construction of Mooring Dolphin. The VPT has furnished the rate analysis for the items of civil cost. The rates considered by VPT are reported to be based on the VPT Schedule of Rates/ based on the market enquiry. Provisions have also been made in the estimates towards contingencies, supervision charges, preparation of preliminary estimates, preparation of detailed estimates based on the detailed structural drawings, work contract tax etc. The civil cost for the Berthing activity as estimated by the Port at ₹133.21 crores is relied upon.

(b). Container handling activity:

(i). Civil costs:

The upfront tariff guidelines require consideration of the civil cost as per the estimates given by the Port Trust. The VPT has estimated the civil costs relating to the container handling activity at ₹126.69 crores. This estimated cost pertains to Rock bund

construction and filling, pavement for Container Storage yard, terminal roads & other operational areas, Storm water Drainage system, Buildings, Security compound wall & Gates and Water supply including water tanks.

The VCTPL has voiced its concern over the technical design and construction methodology of the project. The VPT has sought to address the concern of the VCTPL explaining about the suitability of the technical design and construction methodology to the proposed project and has also stated it to be the most appropriate solution. The VPT has, however, stated that the BOT operator may be free to adopt any type of construction which would meet all the technical requirements without adversely affecting the functional requirements of adjacent berths. In this regard, by way of abundant caution, it is clarified that freedom to the Concessionaire to adopt any type of construction, should not be the ground at later point of time for review of the upfront tariff caps fixed now for the project in reference, in future.

Further, the VCTPL has stated that the rate considered for some of the civil works are undervalued. In this regard, the VPT has confirmed that the rates are based on the current Schedule of Rates of VPT with marginal increase to take care of special quality control requirements. The rates considered by VPT are reported to be based on the VPT Schedule of Rates/ based on the market enquiry/ rate analysis.

As can be seen from the estimates furnished by the port for civil works, the VPT has made provisions in the estimates towards contingencies, supervision charges, preparation of preliminary estimates, preparation of detailed estimates based on the detailed structural drawings, work contract tax etc. With regard to the point made by the VCTPL that some items have been missed out in the estimation of civil works, the VPT has stated that they are not very significant and can be met from the provision under contingencies, if there are any missing items.

The civil cost for the Container handling activity as estimated by the Port is relied upon.

(ii). Equipment cost:

- (a). As stated earlier, three ship shore cranes have been considered by the VPT. The number of Rubber Tyred Gantry Cranes (RTGCs) is in line with the normative level of equipment prescribed in the guidelines but with reference to three number of quay cranes proposed to be deployed by the port.

The proposed facility does not envisage deployment of Rail Mounted Gantry Cranes (RMGCs). Instead, it has envisaged deployment of 5 nos. of reach stackers and one number of top lift truck (empty handler) in the proposed fleet of equipment. With reference to Reachstackers, the VPT has stated that 2 nos. of Reach stackers are proposed for handling boxes in the terminal at places other than main parking yard and 3 reach stackers are planned for handling full train of containers. It is notable that none of the users/ bidders have raised any pointed objection on non-inclusion of the RMGC and inclusion of reach stackers and top lift truck in the estimation of capital cost. The decision of the port to deploy reach stackers and top lift truck in lieu of RMGCs is relied upon.

Considering deployment of 3 numbers of ship shore cranes, at the rate of 6 tractor trailers for one RMQC, as prescribed in the guidelines, 18 numbers of tractor trailers will be required. The VPT has estimated 8 tractor trailers for each RMQC aggregating to 24 number of tractor trailers. This position is seen to be based on the analysis furnished by the port taking into account the handling rates of the cranes, distance of travel for one complete cycle, estimated time per cycle etc. As stated by the VPT, more trailers would be required for movement of containers to the rail yard, which is proposed to be situated away from the Terminal. In this regard, it is relevant here to recall that at the time fixation of upfront tariff for the container terminal at JNPT, deployment of 10 number of tractor trailers for each RMQC was considered based on the operating standards prevailing at the existing container terminals at JNPT. Based on the analysis given by the VPT, deployment of 8 number of tractor trailers for each RMQC is considered in the analysis.

- (b). In spite of a specific request to furnish budgetary quotations to support the base rate of each equipment considered by it in the calculation of capital costs, the VPT has not furnished the same. The VPT has just stated that the cost estimates have been prepared based on various sources studied through the websites. Further, relying on the position reported in the Feasibility Report furnished by the Port that the estimation of mechanical & electrical works are based on the prevailing market rate, this Authority is inclined to consider the cost of each type of equipment as furnished by the port.
- (c). The cost towards Power supply and Illumination at ₹12.62 crores and Fire Fighting at ₹2.27 crores have been considered at lump sum, as furnished by the Port and as reflected in the Feasibility Report.
- (iii). IT system cost and other cost:
The capital cost towards IT systems and other costs are estimated at 2% and 10% respectively on the sum of the civil cost and container handling equipment cost as per the norms prescribed in the guidelines.
- (iv). Based on the above analysis, the aggregate capital cost relating to the Container handling activity works out to ₹499.90 crores.
- (viii). The VPT has calculated the return on capital employed at 16% of the estimated capital cost, as prescribed in the guidelines.
- (ix). Operating Costs:
 - (a). Container handling activity:
 - (i). The VPT has estimated the power cost at the consumption rate of 8 KWH per TEU as per the norm. The unit cost of power considered by the VPT at ₹6.485 per KWH is substantiated with workings.
 - (ii). Consumption of fuel is considered at 4 litres per TEU as per the consumption norm prescribed in the guidelines. The unit cost of fuel considered by VPT at ₹50.39 per litre is modified to ₹51.35 per litre to reflect the prevailing market rate.

- (iii). As per the norms, the VPT has estimated the repairs and maintenance cost at 1% on the civil assets and 2% on the capital cost of mechanical & electrical equipment and IT system cost. The VCTPL has requested to increase the civil maintenance cost to 5% of the civil costs. In this regard, it is to be noted that the upfront guidelines prescribe a norm of 1% of the civil costs towards maintenance. The proposal of the VPT is in line with the stipulation contained in the upfront guidelines. Infact, the VPT has asserted that the repairs cost can be met from the said provision.
- (iv). The insurance cost has been estimated at 1% of the sum total of gross fixed assets comprising of civil, equipment and IT system cost, as prescribed in the guidelines.
- (v). Depreciation, as per the guidelines, requires to be calculated following the depreciation rates as per Straight Line Method (SLM) prescribed in the Companies Act, 1956. The VPT has calculated depreciation @ 3.34% on civil cost and 10.34% on container handling equipment cost as per the rates prescribed in the Companies Act under the SLM for the relevant group of assets, which is found to be as per the guidelines.

Incase of the IT systems, the VPT has considered the rate of depreciation at 10.34%. In this regard, it is relevant here to mention that for the IT systems, the Companies Act prescribes a depreciation rate of 16.21%. This rate of depreciation for IT system has been considered in the upfront tariff fixation of the container terminals at NMPT, CHPT and JNPT. Hence, the estimate of VPT is also moderated to reflect the position, as considered in other places.

The VPT has not considered depreciation on the other assets. Hence, depreciation has been calculated on other assets duly considering the rate in proportion to the component of civil and equipment cost, as has been done in the upfront tariff fixation of the container terminals at NMPT, CHPT and JNPT.

- (vi). It may be recalled that this Authority vide its Order no.TAMP/63/2011-VPT dated 18 June 2012 has fixed lease rentals for the various zones of VPT lands for the quinquennium 2008-2013. The land proposed to be allotted by the VPT to the Concessionaire is stated to be in Zone - XIV. The lease rental fixed by this Authority for Zone - XIV is ₹137.78 per sq. yard per annum to be applicable from 1 April 2008. The said rate is to be escalated by 2% per annum till the rate is revised with the approval of the competent authority. The VPT has first converted the said lease rental into sq. mtr. Thereafter, it has escalated the rate by 2% per annum to arrive at the rate to be applicable during the year 2012-13 at ₹178.36 per sq. metre per annum. Accordingly, the lease rental is to be calculated for an area of 165570 sq. mtrs (141000 + 18070 + 6500).

The VPT in its initial proposal had estimated lease rentals on 141000 sq. mtrs of land at the rate of ₹178.36 per sq. mtr. In this regard, on the ground that the VPT is allotting water area which is to be reclaimed by the BOT operator at his cost, the VCTPL suggested for non levy of licence fees. The VPT has reviewed the licence fee for the water area of 141000 sq. mtrs. to be reclaimed by the BOT operator by considering 50% of the applicable licence fee, following Clause 6.2.2.3 (k) of the Land Policy Guidelines. The balance area of 24570 sq. mtrs. of land attracts licence fee at the rate of ₹178.36 per sq. mtr. The VPT has furnished workings in this regard. Thus, the licence fee as calculated by the VPT at ₹169.57 lakhs per annum is considered in the analysis.

(vii). The guideline stipulates calculation of 'other expenses' at 15% of the gross fixed assets in case of terminals having capacity less than 5 lakh TEUs and at 10% of the gross fixed assets in case of other terminals. In case of VPT, the optimal capacity of the terminal exceeds 5 lakh TEUs. Hence, other expenses are to be estimated at 10% of the gross fixed assets. However, the VPT has considered other expenses at 15% of the gross fixed assets. The estimates of VPT are moderated, in line with the guideline position.

(viii). The total operating cost based on the above analysis works out to ₹120.96 crores as against ₹141.50 crores estimated by the VPT for container handling activity.

(b). Berthing activity:

As mentioned earlier, the norms for determination of capital & operating cost for berthing activity are not incorporated in the guidelines for fixation of upfront tariff for the services rendered at the container terminal. The matter has already been referred to the Government and the response of Government is awaited. In the meanwhile, the guidelines prescribed for other terminals for calculation of berth hire has been applied in this case also. Such an approach has been adopted while fixing upfront tariff of the container terminals at NMPT, CHPT and JNPT.

The guidelines with respect to the other terminals require the operating cost for berthing services to be estimated 1% of the berth cost. Although the guidelines restrict the operating cost at 1% of the berth cost, the asset requires adequate insurance coverage and the fact that the value of asset will depreciate due to wear and tear also cannot be denied. While fixing upfront berth hire in other upfront tariff cases mentioned above, this position was recognized and the cost of insurance and depreciation was considered to assess the Annual Revenue Requirement from berthing service.

Accordingly, the VPT has considered maintenance cost at 1%, insurance cost at 1% and depreciation at 3.34% of the capital cost of berthing activity, which are considered in this analysis.

(x). The statement for fixing upfront tariff submitted by VPT is modified in line with the above analysis. A copy of the statement is attached as Annex - I.

(xi). (a). The total Annual Revenue Requirement for the container handling activity works out to ₹200.95 Crores which is an aggregate of 16% return on capital cost (₹79.98 Crores) and operating cost (₹120.97 Crores).

(b). The guidelines require 90% of the Annual Revenue Requirement to be apportioned to handling charges, 7% towards storage charge and 3% to miscellaneous charge. Accordingly, ₹180.85 Crores is envisaged to be realized from container handling charges, ₹14.07 Crores is envisaged to be realized from storage charges and ₹6.03 Crores is envisaged to be realized from miscellaneous charges to meet the total ARR of ₹200.95 Crores.

(c). The total Annual Revenue Requirement for the berthing activity works out to ₹28.43 Crores which is an aggregate of 16% return on capital cost (₹21.32 Crores) and Operating Cost (₹7.11 Crores).

(xii). (a). The guidelines do not prescribe any specific methodology for framing the Scale of Rates. The container handling charges include tariff items for various services. Further, the rates differ based on the type and size of containers.

685 4/13-20

- (b). The Scale of Rates for upfront tariff is, therefore, to be drawn up, by iteration taking the tariff structure and the pattern of various services offered by other similar functioning terminal as the base so as to achieve the normative annual revenue requirement. The same approach was adopted while setting upfront tariff for container handling at other major ports.
- (c). Taking into consideration the actual container mix of the existing container terminal of the port for the year 2011-12, the VPT is seen to have arrived at the proposed upfront tariff for rendering various services for the various types of containers, so as to meet the estimated Annual Revenue Requirement of ₹199.33 crores, as estimated by the port. The container mix as considered by the VPT is relied upon. For the reasons recorded in the previous paragraphs, the annual revenue requirement envisaged by the VPT to be recovered from the container handling activity at ₹199.33 crores stands reduced at ₹180.85 crores i.e. a reduction of 9.27%. In view of this position, the composite rate proposed by the port for handling import, export and transshipment containers is reduced by 9.27%.

The VPT is seen to have proposed composite rates for handling and movement of import (loaded/ empty) containers, export (loaded/ empty) containers and transshipment (loaded/ empty) containers. As stated by the VPT, the composite rate is towards handling by quay cranes, lashing/ unlash, transport between container yard and quayside, lift on/ lift off at container yard, landing and loading the container from or to the trailer, data handling, processing and wharfage.

- (d). (i). The VPT has proposed 1 free day for import laden & empty containers, 2 free days for export laden & empty containers and 30 free days for transshipment laden & empty containers. The tariff guidelines of 2005 give the flexibility to individual major ports to propose the number of free storage days. The free period proposed by VPT is considered for fixing the upfront tariff schedule of the container terminal.
- (ii). It may be recalled that in the yard capacity calculation, the VPT has envisaged an average dwell time of 2 days for import containers and 4 days for the export containers. In case of import containers, after allowing for a free period of 1 day, the VPT has envisaged realization of storage charges on the balance 1 day from all the import containers envisaged to be handled at the facility. Similarly, in case of Export containers, after allowing for a free period of 2 days, the VPT has envisaged realization of storage charges on the balance 2 days from all the export containers handled at the facility.

Taking into account the dwell time and the free days as proposed by the port, the unit storage charge of ₹206/- per 20' container per day for the first slab as proposed by the port is reduced by 9.27% so as to meet the modified level of revenue requirement from levy of storage charges. The proposal of the port to levy twice the rate of first slab in case of the 2nd slab and levy of four times the rate of first slab in case of the 3rd slab is also approved.

- (e). Miscellaneous charges are proposed to be recovered by providing services for reefer monitoring and connection, any additional services in the container yard for customs inspection, hatch cover opening and replacing, storage of uncleared goods, etc. With reference to the query raised by the VCTPL that the proposed Scale of Rates does not provide for charges for Restow activity, VPT has clarified that the Restow activity is not a regular activity and it is minimal and less than 1%. The VPT has confirmed that it can be met from the Miscellaneous charges. In spite of a specific request, the VPT has not furnished workings to show whether the

rates proposed by it for the various miscellaneous services will meet the estimated revenue requirement through levy of miscellaneous charges. Keeping in view the position that miscellaneous services constitute 3% of the total revenue requirement as per the norms prescribed and that they are not substantive services, tariff proposed by the VPT for all miscellaneous items are reduced by 9.27% which is required to meet the modified level of revenue requirement from levy of miscellaneous charges.

- (xiii). Some of the container related tariff items and berth hire for foreign going vessels are prescribed in dollar terms in a few existing terminals. It has already been decided in other upfront tariff cases that prescribing dollar denominated upfront tariff would not be appropriate which will have a validity of 30 years. Firstly, applying a WPI based escalation on a foreign currency is not correct. Secondly, the foreign exchange variation over the next 30 years cannot be predicted. In case of any abnormal variations, either the users or the operator will have to bear the incidence, depending on which side the appreciation takes place. This Authority has, therefore, prescribed the upfront berth hire which is normally prescribed in dollar terms in rupee denomination. Flowing from this decision, the dollar denominated container related tariff and berth hire in this case also are prescribed in rupee terms, as proposed by the port.
- (xiv). As stated earlier, the total Annual Revenue Requirement for the berthing activity works out to ₹28.43 Crores. For the purpose of deriving the unit rate of berth hire from the calculated annual revenue requirement from this activity, the VPT has assumed six groups depending on the LOA and average GRT of vessel. For each group the VPT has assumed average parcel size of vessel, and the share of container to be carried by ships falling under each category. The assumptions made by the VPT about the various categories of vessel, their parcel size, etc., are assumed to have been done by the port after detailed study and hence are relied upon for arriving at the unit rate of berth hire. In view of modified revenue requirement of ₹28.43 crores, the unit rate of berth hire will be ₹1.282 per GRT per hour in case of foreign going vessel and ₹0.769 per GRT per hour in case of coastal vessel. Calculation of berth hire charge is attached as **Annex - II**.
- (xv). In the proposed upfront schedule, the VPT has proposed definitions for common terms like coastal vessel, foreign going vessel, FCL, LCL, Hazardous containers, Import containers, export containers, normal containers, Reefer containers, Transshipment containers, Over dimensional containers, Shut out container, Back to town container, port area. The definitions are found to be in line with the definitions prescribed for the respective terms in the other existing container terminals or upfront tariff cases.

With regard to the hazardous containers and over dimensional containers, it is relevant here to mention that the container mix proposed by the VPT so as to meet the annual revenue requirement from the container handling charges does not envisage handling of hazardous containers as well as over dimensional containers. With regard to the Hazardous containers, the VPT has stated that since the port has not handled hazardous containers so far, it is not in a position to estimate the number of hazardous containers. When the handling of hazardous containers and over dimensional containers itself is not envisaged at the proposed facility, it is not found relevant to prescribe definition of hazardous containers and over dimensional containers in the proposed Scale of Rates. Also, storage slab structure for storage of hazardous containers and charges for fixing/ removal of 'hazardous container', non/ mis declaration of hazardous containers are not prescribed. Further, the conditionalities like prescribing twice the levy of normal containers incase of handling over dimensional containers, prescribing storage charges for over dimensional container to be based on actual ground slots and non/ mis declaration of OOG containers is also not prescribed in the Scale of Rates.

- (xvi). Some of the common conditionalities stipulated in the guidelines of 2005 and uniformly prescribed in the Scale of Rates of other major ports / private terminals such as conditionalities prescribing criteria for categorizing of a vessel as a foreign going vessel or coastal vessel, conditionalities governing levy of concessional charges for coastal vessels, conditionalities governing levy of interest on delayed payments/ refunds, users not requiring to pay charges for delays beyond reasonable level, stoppage of berth hire after the vessel signaling readiness to sail, non-accrual of storage charge for the period when the operator could not deliver, non-levy of berth hire charges for the period, when a vessel idles at berth due to the reasons attributable to the operator, conditionalities governing the flexibility provided to the terminal operator to levy charges lower than ceiling rates are found to be in line with the general conditionalities prescribed in the Scale of Rates of the port, are included in the upfront tariff schedule, as proposed by the port.
- (xvii). The VPT has proposed levy of penal berth hire in addition to berth hire for stay beyond 2 hours in order to discourage ships from overstay at the berth. Since the penal berth hire proposed would only act as a deterrent against over stay of vessel, this Authority is inclined to approve this item. It is noteworthy that upfront penal berth hire charges have been approved in the upfront cases relating to NMPT and JNPT container terminals.

11.1. As per clause 2.8 of the Guidelines, the tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2008 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year. In the instant case, since the estimation of capital cost and unit rate of operating cost considered in the upfront tariff calculation are as of the year 2012, it is found appropriate and relevant to prescribe the base WPI to be considered for automatic adjustment every year as 1 January 2012.

11.2. As specified in clauses 2.9.1. and 2.9.2. of the guidelines, before commencement of commercial operations, the private operator shall approach this Authority for notification of Scale of Rates containing the approved ceiling rates and the statement of conditions, as required under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963.

11.3. As per clause 3.8.5 of the guidelines, if any question arises requiring clarifications or interpretation of the Scale of Rates and the statement of conditionalities, the matter shall be referred to this Authority and its decision in this regard will be binding on the operator.

11.4. The performance norms for the projects should be clearly brought out in the bid documents. The private operator is expected to perform at least at the performance norms brought out in the bid document/ concession agreement.

11.5. The actual performance of the private operator will be monitored by this Authority. If any complaint regarding quality of service is received, this Authority will enquire into such allegation and forward its findings to the VPT. If any action is to be taken against the private operator, the VPT shall initiate appropriate action in accordance with the provisions of the relevant Concession Agreement.

11.6. During the commercial operation at the terminal, within 15 days from the end of every quarter, the private operator shall submit to this Authority through the VPT a report containing the terminal's physical and financial performance during the preceding three months.

12. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the tariff caps for handling containers at the container terminal at VPT as attached in Annex - III.

RANI JADHAV, Chairperson
[ADVT. III/4/Exty./143/12]

Annex - I

CALCULATION OF UPFRONT TARIFF FOR CONTAINER TERMINAL AT VISAKHAPATNAM PORT TRUST.

₹ in lakhs

Sr. No.	Particulars	Estimates by VPT in its original proposal dated 11 October 2012	Estimates by VPT in its revised proposal dated 14 November 2012	Estimates by VPT in its revised proposal dated 28 December 2012	Estimates modified by TAMP
I	Optimal Capacity				
(i).	Optimal Quay Capacity				
	A=Number of gantry cranes deployed	3	3	3	3
	B=Number of working hours of gantry cranes in an year.	8760	8760	8760	8760
	C=Average number of moves per gantry crane.	25	25	25	25
	D=TEU ratio	1.30	1.30	1.30	1.30
	E=70%	0.70	0.70	0.70	0.70
	Optimal quay capacity=A*B*C*D*E TEUs	597870	597870	597870	597870
(ii).	Optimal yard capacity				
	G=Total ground slot in TEUs	1440	2040	2370	2370
	H=Average stack height	3.5	3.5	3.5	3.5
	P=Period or number of days	365	365	365	365
	S=surge factor	1.3	1.3	1.3	1.3
	D=Average dwell time	3	3	3	3
	Optimal yard capacity=0.7*G*H*P/S*D in TEUs	330185	467762	543429	543429
(iii).	Optimal capacity of the terminal (in TEUs) (lower value of the optimal quay and optimal yard capacity)	3930770	467762	543429	543429
II	Capital Cost				
(i).	Container Handling activity				
	(a). Civil Cost				
	Rock bund construction and filling	9238.08	9238.08	9238.08	9238.08
	Pavement for Container Storage yards, terminal roads and other operational areas	2542.00	2542.00	2542.00	2542.00
	Storm water Drainage system	164.75	164.75	164.75	164.75
	Buildings, Security compound wall and Gates	689.88	689.88	689.88	689.88
	Water supply including water tanks	33.99	33.99	33.99	33.99
	Subtotal (a)	12668.70	12668.70	12668.70	12668.70
	(b). Container Handling Equipment				
	Ship to Shore Cranes (3 Nos.)	16994.38	16994.38	16994.38	16994.38
	Rubber Tyred Gantry Cranes (9 Nos.)	10196.63	10196.63	10196.63	10196.63
	Tractor- Trailers (24 Nos.)	1359.55	1359.55	1359.55	1359.55
	Reach Stackers (5 Nos.)	1699.44	1699.44	1699.44	1699.44
	Top Lift Truck (1 No.)	226.59	226.59	226.59	226.59
	Power Supply and Illumination	1262.12	1262.12	1262.12	1262.12
	Fire Fighting System	226.59	226.59	226.59	226.59
	Subtotal (b)	31965.30	31965.30	31965.30	31965.30
	Subtotal (a+b)	44634.00	44634.00	44634.00	44634.00
	(c). IT system cost (2% of the civil & equipment cost)	892.68	892.68	892.68	892.68
	(d). Other cost (10% of the civil & equipment cost)	4463.40	4463.40	4463.40	4463.40
	(e). Total capital cost for container handling activity (a+b+c+d)	49990.08	49990.08	49990.08	49990.08
(ii).	Berthing Activity				
	Civil cost				
	Construction of berth (395m x 34m)	12148.85	12148.85	12148.85	12148.85
	Construction of a 200 T capacity Mooring dolphin	539.59	539.59	539.59	539.59
	Dredging cost	632.96	632.96	632.96	632.96
	Total Cost for Berthing Activity	13321.40	13321.40	13321.40	13321.40
	Total Capital cost of the Project (I) + (II)	63311.48	63311.48	63311.48	63311.48

685 4/13-21

Sr. No.	Particulars	Estimates by VPT in its original proposal dated 11 October 2012	Estimates by VPT in its revised proposal dated 14 November 2012	Estimates by VPT in its revised proposal dated 28 December 2012	Estimates modified by TAMP
III	Operating Cost Estimation				
	(a). Power Cost (8Kwh x 543429 TEUs x Rs.6.485 per Kwh)	171.30	242.67	281.93	281.93
	(b). Fuel (VPT - 4 litres per TEU x 543429 TEUs x Rs.50.39 per litre) (TAMP - 4 litres per TEU x 543429 TEUs x Rs.51.35 per litre)	665.24	942.82	1095.34	1116.20
	(c). Repair & Maintenance				
	- Civil Assets (1% on the civil costs)	126.69	126.69	126.69	126.69
	- Mechanical and electrical equipment (2% on the Equipment costs & IT cost)	657.16	657.16	657.16	657.16
	(d). Insurance (1% on the gross fixed assets)	499.90	499.90	499.90	499.90
	(e). Depreciation				
	- Civil Assets (3.34% on the civil assets)	423.13	423.13	423.13	423.13
	- Mechanical and electrical equipment (10.34% on the equipment cost)	3397.52	3397.52	3397.52	3305.21
	- IT System (16.21% of the System cost)	0.00	0.00	0.00	144.70
	- Other assets (Rates proportionate to civil & equipment cost component)	0.00	0.00	0.00	372.83
	(f). Licence Fee	251.48	283.72	169.57	169.57
	(g). Other Expenses (VPT - 15% of Gross Fixed Assets) (TAMP - 10% of Gross Fixed Assets)	7498.51	7498.51	7498.51	4999.01
	Total operating cost (a to g)	13691.21	14072.12	14149.75	12096.34
IV	Annual Revenue Requirement ARR				
(i).	Container Handling Services				
	(a). Total operating cost	13691.21	14072.12	14149.75	12096.34
	(b). Return on Capital Employed @ 16%	7998.41	7998.41	7998.41	7998.41
	(c). Total Revenue requirement	21689.62	22070.53	22148.16	20094.76
	Apportionment of Revenue Requirement				
	(a). Container Handling Charges (90%)	19520.66	19863.48	19933.35	18085.28
	(b). Storage Charges (7%)	1518.27	1544.94	1550.37	1406.63
	(c). Miscellaneous Charges (3%)	650.69	662.12	664.44	602.84
	(d). Total Revenue requirement	21689.62	22070.53	22148.16	20094.76
(ii).	Berth hire				
	(a). Operating cost				
	(i). Maintenance Cost (1% of cost of berthing activity)	133.21	133.21	133.21	133.21
	(ii). Insurance cost (1% of cost of berthing activity)	133.21	133.21	133.21	133.21
	(iii). Depreciation (3.34% of cost of berthing activity)	444.93	444.93	444.93	444.93
	Total Operating Cost for berth hire service	711.36	711.36	711.36	711.36
	(b). Revenue requirement from berthing service				
	(i). Operating cost	711.36	711.36	711.36	711.36
	(ii). ROCE at 16%	2131.42	2131.42	2131.42	2131.42
	Total Revenue requirement	2842.78	2842.78	2842.78	2842.79

Annex - II

CALCULATION OF BERTH HIRE CHARGES

LOA (1)	Parcel size (TEUs) (2)	No. of ships (3)	AV. GRT (Existing) (4)	No. of cranes (5)	Berth hrs. per vessels (6)	GRT Hours (As per VPT)	GRT Hours (As per TAMP)
(As given by VPT)	(As given by VPT)	(As given by VPT)	(As given by VPT)	(As given by VPT)	(2 / (5 x 25 moves))		(3 x 4 x 6)
0-140	460	118	6,815	2	9.20	7406937	7398364
140-180	510	160	14,139	3	6.80	15367085	15383232
180-220	650	167	24,678	3	8.67	35761976	35717292
220-260	960	113	38,662	3	12.80	56026805	55920716.8
260-300	1,700	96	49,317	3	22.67	107201152	107313792
300+	3,500	8	60,000	3	46.67	21737160	22400000
						243501115	244133397

Ratio of Foreign : coastal = 77 : 23

As per VPT:

Applying the ratio to the proposed throughput :

Foreign = 187495859

Coastal = 56005256

Revenue requirement: Rs. 2842.78 lakhs

Berth hire per GRT

$187495859 \times X + 56005256 \times 0.6 X = \text{Rs. } 2842.78 \text{ lakhs}$

Therefore $X = 1.162$

Berth hire per GRT (in Rs.)

Foreign = 1.162

Coastal = 0.697

As per TAMP:

Applying the ratio to the proposed throughput :

Foreign = 187982716

Coastal = 56150681

Revenue requirement: Rs. 2842.79 lakhs

Berth hire per GRT

$187982716 \times X + 56150681 \times 0.6 X = \text{Rs. } 2842.79 \text{ lakhs}$

Therefore $X = 1.282$

Berth hire per GRT (in Rs.)

Foreign = 1.282

Coastal = 0.769

Annex - III**VISAKHAPATNAM PORT TRUST****UPFRONT TARIFF SCHEDULE FOR CONTAINER TERMINAL****CHAPTER 1 – DEFINITIONS & GENERAL TERMS & CONDITIONS****1.1. DEFINITIONS – GENERAL**

- (i). **“Coastal vessel”** shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the competent authority.
- (ii). **“Foreign-going vessel”** shall mean any vessel other than Coastal vessel.
- (iii). **“FCL”** means Containers said to contain Full Container Load.
- (iv). **“LCL”** means Containers said to contain Less than full Container Load (Container having cargo of more than one importer/exporter).
- (v). **“Import container”** means a container discharged from one vessel, stored in container yard and transported out through Road or Train.
- (vi). **“Export container”** means a container arrived by road or Train, stored in container yard and loaded on the assigned vessel.
- (vii). **“Port area”** means the custom bound area / Port operational Area of the Port.
- (viii). **“Normal Container”** shall mean general type containers, not falling under special categories mentioned subsequently.
- (ix). **“Reefer Container”** shall mean a refrigerated container used for carriage of perishable goods with provision for electrical supply to maintain the desired temperature.
- (x). **“Transhipment Container”** shall mean a container, which is discharged from one vessel, stored in the yard and transported through other vessel.
- (xi). **“Shut out Container”** shall mean a container which enters into the port as an export intake for a particular vessel (as indicated by the Vessel Identification Advice Number, i.e. VIA No.) and is not connected to the particular vessel for reasons whatsoever, then the container is termed to be a shutout container.
- (xii). **“Back To Town Container”** shall mean a container entering the port for export but unable to be exported for whatever reason and taken back to town.
- (xiii). **“VIAN”** means Vessel Identification Advice Number.

1.2. GENERAL TERMS & CONDITIONS

- (i).
 - (a). A foreign going vessel of Indian Flag having a General Trading Licence can convert to Coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.
 - (b). A foreign going vessel of Foreign Flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping.
 - (c). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
 - (d). In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable only till the vessel

completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign-going rates shall be chargeable by the discharge ports.

- (e). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal Licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to Coastal rates.
- (ii). The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for classifying into 'coastal' or 'foreign-going' category for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (iii). Vessel related charges shall be levied on Shipowners / Steamer Agents.
- (iv).
 - (a). The Vessel related charges for all Coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.
 - (b). The container related charges for all Coastal should not exceed 60% of the normal container related charges.
 - (c). In case of container related charges, the concession is applicable on composite box rate. Where itemized charges are levied, the concession will be on all the relevant charges for ship-shore transfer, and transfer from / to quay to / from storage yard as well as wharfage on cargo and containers.
 - (d). For the purpose of this concession, container from a foreign port which reaches an Indian Port 'A' for subsequent transshipment to Indian Port 'B' will also qualify insofar as the charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo/containers from/ to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
 - (e). The charges for coastal containers / vessels shall be denominated and collected in Indian Rupee.
- (v). Interest on delayed payments / refunds:
 - (a). The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the operator shall pay penal interest on delayed refunds.
 - (b). The rate of penal interest will be 2% above the Prime Lending Rate of State Bank of India (SBI). The penal interest rate will apply to both the operator and the port users equally.
 - (c). The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
 - (d). The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the operator. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services/ use of Port Trust's properties as stipulated in the Major Port Trust Act and / or where payment of charges in advance is prescribed as a condition in this Scale of Rates.
- (vi). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- (vii).
 - (a). The rates prescribed in this Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The operator may, if he so desires, charge lower rates and/ or allow higher rebates and discounts.
 - (b). The Operator may also, if it so desires, rationalize the prescribed conditionalities

685 4713-22.

governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalization gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels. Provided that the operator should notify the public such lower rates and/ or rationalization of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and / or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.

- (viii). The users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the operator.

CHAPTER 2 - VESSEL RELATED CHARGES

2. Schedule of Berth Hire Charges

Sl. No.	Description	Rate per GRT per hour or part thereof (₹)	
		Foreign - Vessel	Coastal Vessel
1	For Occupying the Berth	1.282	0.769

Notes:

- (1). Vessels shall be permitted to occupy the berth for 2 hours after completion of cargo operation without attracting Penal berth hire charges.
- (2). All the vessels shall commence cargo operations within 1 hour from the time the ship is brought along side the berth failing which penal berth hire charges shall be levied as prescribed in (4) below.
- (3). Vessels idling the Terminal facilities due to not being ready to work even though the terminal is ready for its operation shall attract penal berth hire charges as prescribed in Note (4) below. For the purpose of levy of penal berth hire charges, idling shall mean suspension/stoppage for any reason of cargo handling operation continuously for more than two hours.
- (4). Penal berth hire charges shall be levied as follows in addition to berth hire charges beyond 2 hours:

Sl. No.	Description	Rate Per GRT
1	Upto 6 hrs.	₹ 10
2	Above 6 hours but upto 12 hours	₹ 15
3	Above 12 hrs.	₹ 30

- (5). Penal berth hire charges mentioned above shall not be leviable if the idling of vessel is attributable to the terminal or port or due to adverse tidal conditions or bad weather and rain resulting in stoppage of operation.
- (6).
 - (a). There shall be a time limit beyond which berth hire shall not apply; berth hire shall stop 4 hours after the time of vessel signalling its readiness to sail. The time limit of 4 hours prescribed for cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting period for want of favourable tidal conditions or on account of inclement weather or due to absence of night navigation facilities.
 - (b). There shall be a "penal berth hire" equal to one day's berth hire charges for a false signal.
 - (c). The Master / Agent of the vessel shall signal readiness to sail only in

accordance with favourable tidal and weather conditions.

- (d). The time limit of 4 hours prescribed for cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting period for want of favourable tidal conditions.
- (7). Berth hire charges shall not be levied for the period, when a vessel idles at berth, due to breakdown of port equipment or power failure or any other reasons attributable to the operator.

CHAPTER 3 – CHARGES FOR SERVICES RENDERED TO CONTAINERS AND CONTAINERIZED CARGO

GENERAL TERMS AND CONDITIONS:

- (i). A container originally declared as transshipment container, subsequently moved by rail or road will lose its identity as a transshipment container and shall be treated as a normal import container and prescribed charges as applicable shall be payable.
- (ii). Containers less than and up to 20' will be reckoned as one TEU (Twenty Equivalent Unit) and more than 20' and up to 40' will be reckoned as one FEU (Forty Equivalent Unit) for the purpose of tariff.
- (iii). All charges for containers more than 20' in length and upto 40' in length will be 150 per cent of the applicable charges prescribed.

3.1. CHARGES FOR HANDLING AND MOVEMENT OF CONTAINERS:

The following consolidated charges for handling and movement of container shall be payable by the Shipping Lines or Agents of vessels or cargo agents for services rendered in respect of containers and containerised cargo passing through the port.

A. COMPOSITE RATE FOR HANDLING IMPORT AND EXPORT CONTAINERS:

(in ₹)

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length		Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length		Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length	
		Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal
(a).	Laden Containers - Import / Export	3377.88	2026.91	5066.36	3040.36	6755.76	4053.82
(b).	Empty Containers - Import / Export	2365.33	1419.02	3548.45	2129.43	4728.85	2837.13
(c).	Transport to Rail Flat from CY or Vice Versa and Lift on/Lift off						
	- Loaded	1319.21	1320.12	1978.82	1978.82	2638.43	2638.43
	- Empty	1213.97	1213.97	1820.95	1820.04	2427.93	2427.93

Notes:

- (1). Services in the case of item no. (a) and (b) above include handling by quay crane and lashing/unlashing, transport between CY and quayside, lift on or off at CY, landing and loading the container from or to the trailer, data handling, processing and wharfage.
- (2). Services in the case of item no. (c) above includes transportation from CY to rail siding and

loading the container on rail flat or vice versa.

B. HANDLING OF TRANSHIPMENT CONTAINERS:

(in ₹)

Particulars	Container not exceeding 20 feet in length		Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length		Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length	
	Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal
Laden & Empty	3990.31	2394.36	5984.55	3590.19	7979.70	4787.82

Notes:

- (1). The above charges apply to the complete cycle of transshipment i.e. discharge from the first carrier to the loading onto the second carrier, including lashing/unlashing charges. Services include handling by quay crane (discharge and loading), transport between CY and quayside, lift on and off, stowage planning on vessel and yard, data handling, processing and wharfage.
- (2). A container from foreign port handling at TERMINAL for subsequent transshipment to an Indian Port on a coastal voyage or vice versa would be charged 50% of the transshipment charge prescribed for foreign-going vessel and 50% of that prescribed for the coastal category.
- (3). Any transshipment container delivered out of TERMINAL by road or rail shall be charged the import/ export container rate.
- (4). A shut out charge as per Schedule shall apply:
 - (i). if the carrier is changed after berthing of the originally nominated carrier; or
 - (ii). if the nomination is changed from a later carrier to an earlier carrier after the earlier carrier is berthed.
- (5). The vessel on which the transshipment container is to be loaded shall be declared at time of submission of the Import advance list of the vessel on which the said transshipment container is imported or else the transshipment container shall be treated as normal container for the purpose of fixing tariff.

3.2 CHARGES FOR STORAGE OF CONTAINERS

(a). Import - Laden and empty containers

(Rate in ₹ per container per day or part thereof)

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length
(i).	First 1 day	Free	Free	Free
(ii).	On 2 nd day	186.90	373.80	560.70
(iii).	from 3 to 15 days	373.80	747.60	1121.40
(iv).	Beyond 15 days	747.60	1495.20	2242.80

(b). Export - Laden and empty containers

(Rate in ₹ per container per day or part thereof)

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length
(i).	First 2 days	Free	Free	Free
(ii).	from 3 to 4 days	186.90	373.80	560.70
(iii).	from 4 to 15 days	373.80	747.60	1121.40
(iv).	Beyond 15 days	747.60	1495.20	2242.80

(c). Transhipment Containers - Laden & Empty Containers

(Rate in ₹ per container per day or part thereof)

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length
(i).	First 30 days	Free	Free	Free
(ii).	from 31 to 45 days	186.90	373.80	560.70
(iii).	from 46 to 60 days	373.80	747.60	1121.40
(iv).	Beyond 60 days	747.60	1495.20	2242.80

(d). Shut out Containers - Laden & Empty Containers

(Rate in ₹ per container per day or part thereof)

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length
(i).	From 1 to 15 Days	186.90	373.80	560.70
(ii).	From 16 to 30 days	373.80	747.60	1121.40
(iii).	Beyond 30 days	747.60	1495.20	2242.80

Notes:

- (1). Free dwell-time (storage) period for import containers shall commence from the day after the day of landing of the container and for export containers the free period shall commence from the time container enters the terminal.
- (2). For the purpose of calculation of free time, Sundays, Customs notified holidays and the Terminal's non-operating days shall be excluded.
- (3). Transhipment containers whose status is subsequently changed to local FCL/LCL or ICD container shall be levied storage charges at par with the relevant import containers.
- (4). Total storage period for shut out container shall be calculated from the day following the day when the container has become shut out till the day of shipment / delivery.
- (5). Storage charge on container shall not accrue for the period when the terminal operator is not in a position to deliver/ shift the container when required by the user due to reasons attributable to the operator.

685 9/13-23

3.3. A. Charges to miscellaneous services

(Rate in ₹ per container/per day or part thereof)

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length		Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length		Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length	
		Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal
(a).	Pre Trip Inspection (PTI) (Excluding the electricity charges)	315.74	315.74	473.61	473.61	631.48	631.48
(b).	Reefer Run Test (Excluding the electricity charges)	315.74	315.74	473.61	473.61	631.48	631.48
(c).	Charges for supply of electricity (including connecting and disconnecting, monitoring at Reefer yard) per 4 hours or part thereof-	195.98	195.98	293.97	293.97	391.92	391.95

Notes:

- (1). Services include only plugging/ unplugging and monitoring of the temperature. No maintenance will be performed on malfunctioning reefers.
- (2). PTI and Run Test of the reefer containers are optional services and shall be rendered when requested. This excludes charges for supply of power and monitoring of the reefer during the PTI / Run test. The PTI/ Run test includes checking of the working condition of reefer machinery and reporting of the condition to the customer.
- (3). These charges will be applicable for restow reefer containers also.

B. CHARGES FOR A SHUT OUT CONTAINER

Where an Export container or a Transshipment container is shut out, the following rates shall apply:

(in ₹)

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length
(a).	Laden	1841.82	2762.73	3683.64
(b).	Empty	1631.33	2446.99	3262.65

Notes:

- (i). Shut out charges apply when a container is shut out by one vessel and subsequently shipped by another vessel.
- (ii). The storage charges shall be levied in terms of Schedule 3.2.

C. Additional Charges

Sl. No.	Particulars	(in ₹)		
		Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length
1	Shifting of containers within the terminal including Lift on, Transportation, Lift off			
	- Laden	1841.82	2762.73	3683.64
	- Empty	1631.33	2446.99	3262.65
2	Container Cleaning Charges (High pressure water wash)	526.23	789.31	1052.47
3	Cancellation of Document - (Per EIR)	78.94		
4	One Door Open Charge (Per container)	526.23		
5	Fixing / Removal of Seal (per seal)	210.49		
6	Customs inspection within the terminal (per container)	420.99		
7	Plugging/unplugging of reefer container (per container)	52.62		
8	Issuance of documents per document or part thereof (maximum of 5 pages)	157.87		
9	VIA cancellation	1052.47		
10	Delay in submission of the relevant documents beyond the prescribed time (Charges are per document)	526.23		
11	Charges for providing gangway to vessel per calendar day	45.37 per hour per gangway subject to maximum of 1000 per day per gangway. Note: This is an optional service provided at the request of the user.		

D. HATCH COVER HANDLING FOR ONE OPERATION (both opening and closing):

Sl. No.	Particulars	(in ₹)	
		Foreign-going	Coastal
(a).	Without landing Hatch Cover on the quay	1326.47	795.70
(b).	With landing Hatch Cover on the quay	2652.04	1591.40

Note:

- (1). Half the rate shall be applicable if there is only one activity, i.e. either an opening or closing operation.
- (2). 'Shifting of container' charges shall be applicable whenever there is a change in shipment status or container status involving actual shifting of the container or any shifting done at customer's request for any purpose including shifting for availing any other service provided by terminal. Shifting is a consolidated charge levied for lift on, transportation and lift off. **Change of shipment status** applies when:
 - (i). A transshipment container in TERMINAL premises is changed to an import container;
 - (ii). An import container in TERMINAL premise is re-exported;
 - (iii). An export container is delivered out of TERMINAL premise;

- (iv). A local delivery container is changed to an ICD Container after landing or vice-versa.
- (v). A transshipment container whose outbound VIAN is not declared prior to berthing of the inbound carrier;
- (vi). An Export container arriving by Rail whose outbound VIAN is not declared at least 6 hrs prior to the arrival of the Train at Rail Siding in the terminal.

Change of container status applies each time the detail of an import or export container whose POD, Size, Status or weight (varying by +/- 2 ton) is changed after processing by TERMINAL.

- (3). **Container Cleaning Charges:** These services are optional and the relevant charge is applicable when the containers are cleaned with water.
- (4). **Cancellation charge for EIR** applies when EIR is cancelled at the request of customer.
- (5). **"One Door Open" Charge** is applicable for handling container which requires only one door to be kept open (e.g. Onions) and when door opening and securing is carried by the terminal.
- (6). **Fixing / Removal of seal**
Bottle seals shall be fixed on every container arriving at the terminal - by rail / road / sea - without a proper bottle seal on it, prior to allowing its entry. The terminal staff shall be at liberty to do this without having to obtain prior consent of the shipping lines. The list of such containers on which a seal is affixed by the terminal shall be intimated to the lines.
- (7). **Customs Inspection**
The inspection of a container shall be allowed at a nominated point only, on the written request of the customer. The container doors can be opened only under customs supervision.

4. GENERAL NOTE TO SECTION- 2 & SECTION- 3 ABOVE:

The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2012 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.
